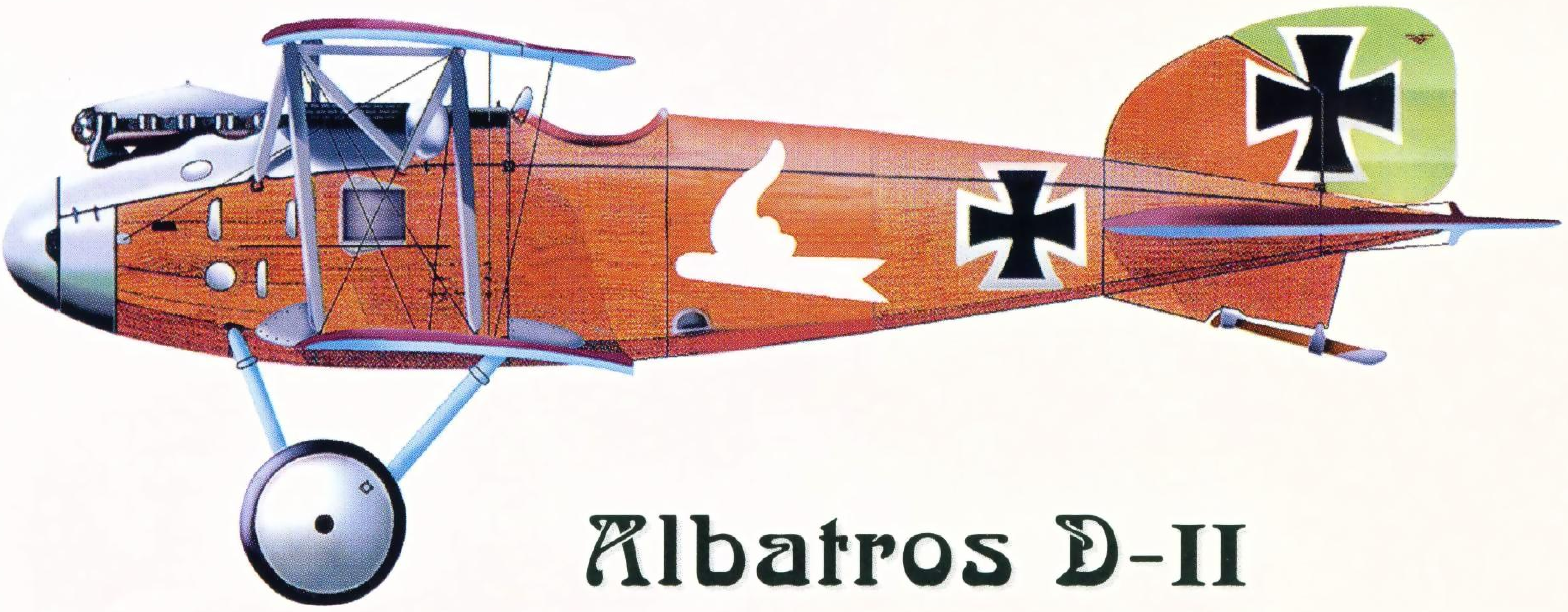
Preis DM 21,95 · SFr 21,95 · ÖS 154

FLUGZEUG Profile



Albatros D-II

38

4 394240 521958

Auf diesem Flugzeug wurden Piloten zu Legenden

38

DIE PROFILE-SERIE

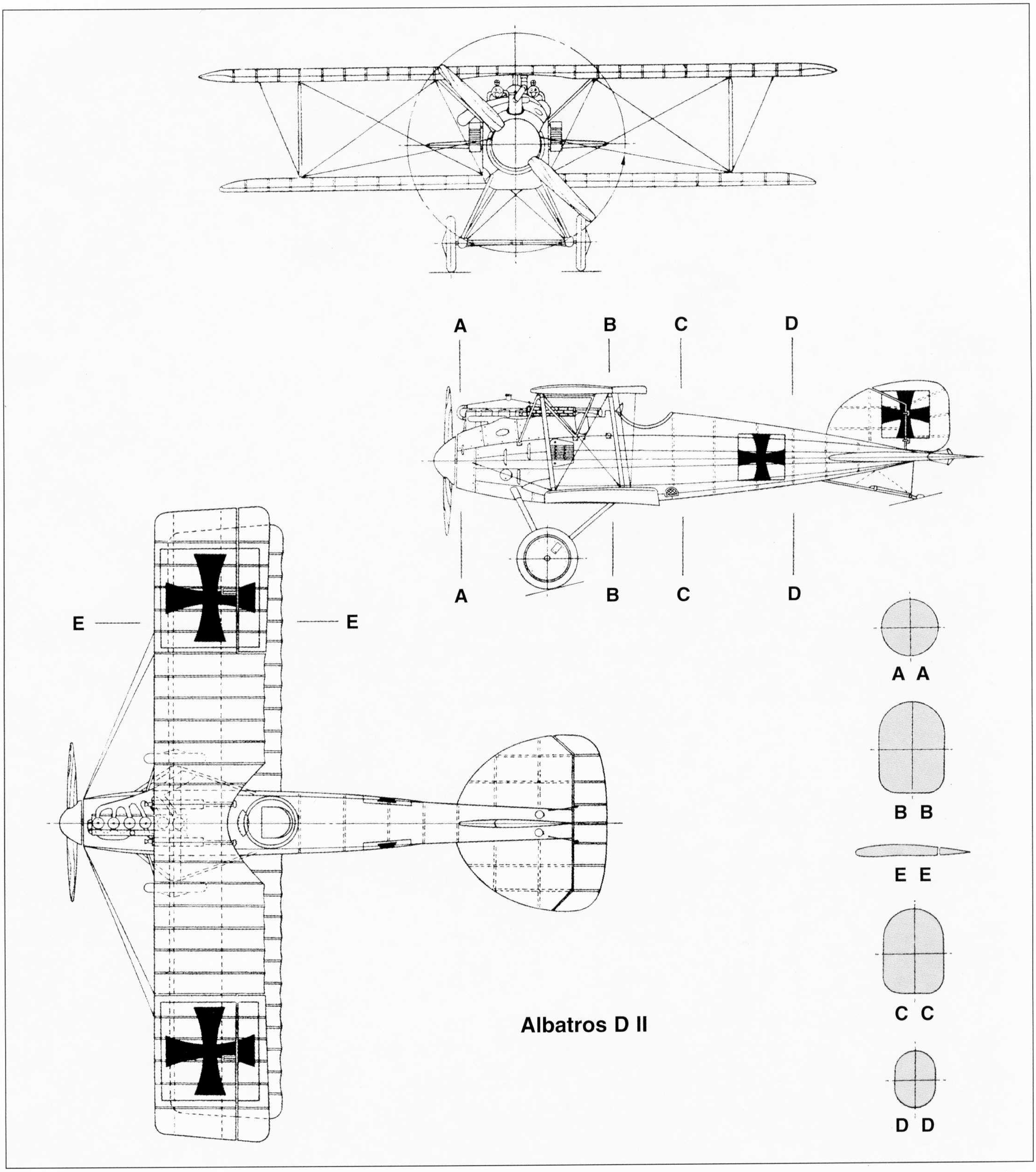
FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03 / 96 42 20
Fax 0 73 03 / 96 42 41

FLUGZEUG
Profile
BAe Harrier
7
Von der P-1127 zur AV-8B
Panavia
, der Geschichte machte!
15

FLUGZEUG
Profile
North American
P-51 Mustang
K. H. Regnat
37

Nr. 1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr. 2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr. 3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr. 4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr. 5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr. 6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr. 7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr. 8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr. 9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr. 10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr. 11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr. 12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr. 13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr. 14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr. 15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr. 16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr. 17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr. 18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr. 19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr. 20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr. 21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr. 22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr. 23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr. 24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr. 25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr. 26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr. 27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr. 28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr. 29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr. 30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr. 31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr. 32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr. 33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr. 34	Fieseler Fi 156 „Storch“	Best.-Nr. 1053
Nr. 35	Heinkel He 162	Best.-Nr. 1055
Nr. 36	Bücker-Student	Best.-Nr. 1056
Nr. 37	North American P-51 Mustang	Best.-Nr. 1057
Nr. 38	Albatros D II	Best.-Nr. 1058

Für Sonja – in Dankbarkeit ihrer Toleranz und Geduld meinem Hobby gegenüber.



Albatros D II

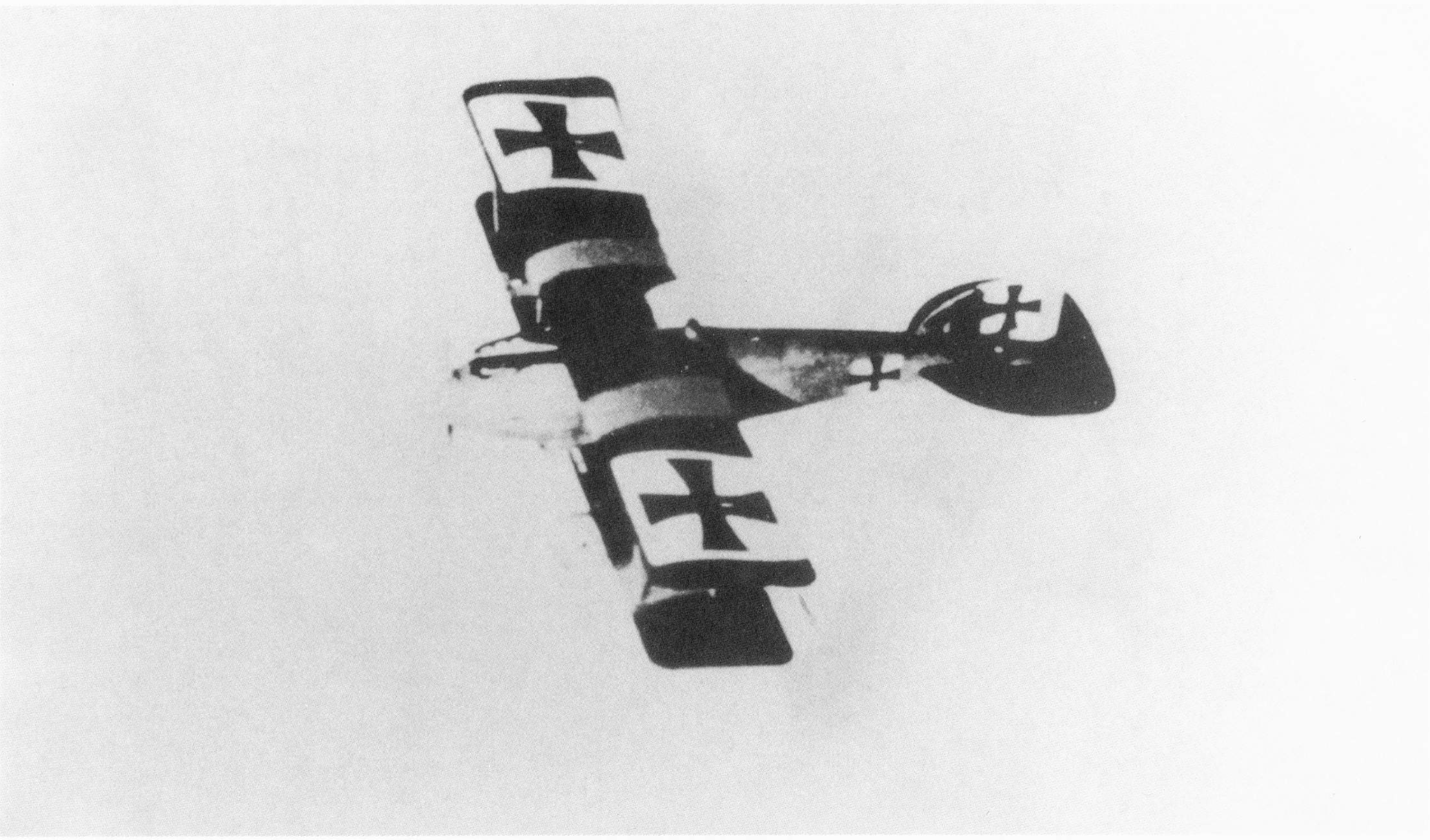
FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 073 03/96 42 20
Fax: 073 03/96 41 41
Internet: www.flugzeug-publikation.de
e-mail: online@flugzeug-publikation.de

Autor: Rudolf Höfling

Fotos: Jörg Mückler
Layout: Michèle Tremel
Satz, Druck
u. Reprodkution: Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen

Vertrieb: BPV Medien Vertrieb & Co.KG
Römerstr. 90
79618 Rheinfelden
Tel: 07623/964-0
Fax: 07623/964-259



Ein Albatros D-II (L.V.G.) der Jasta 16 im Fluge.

Albatros D-II

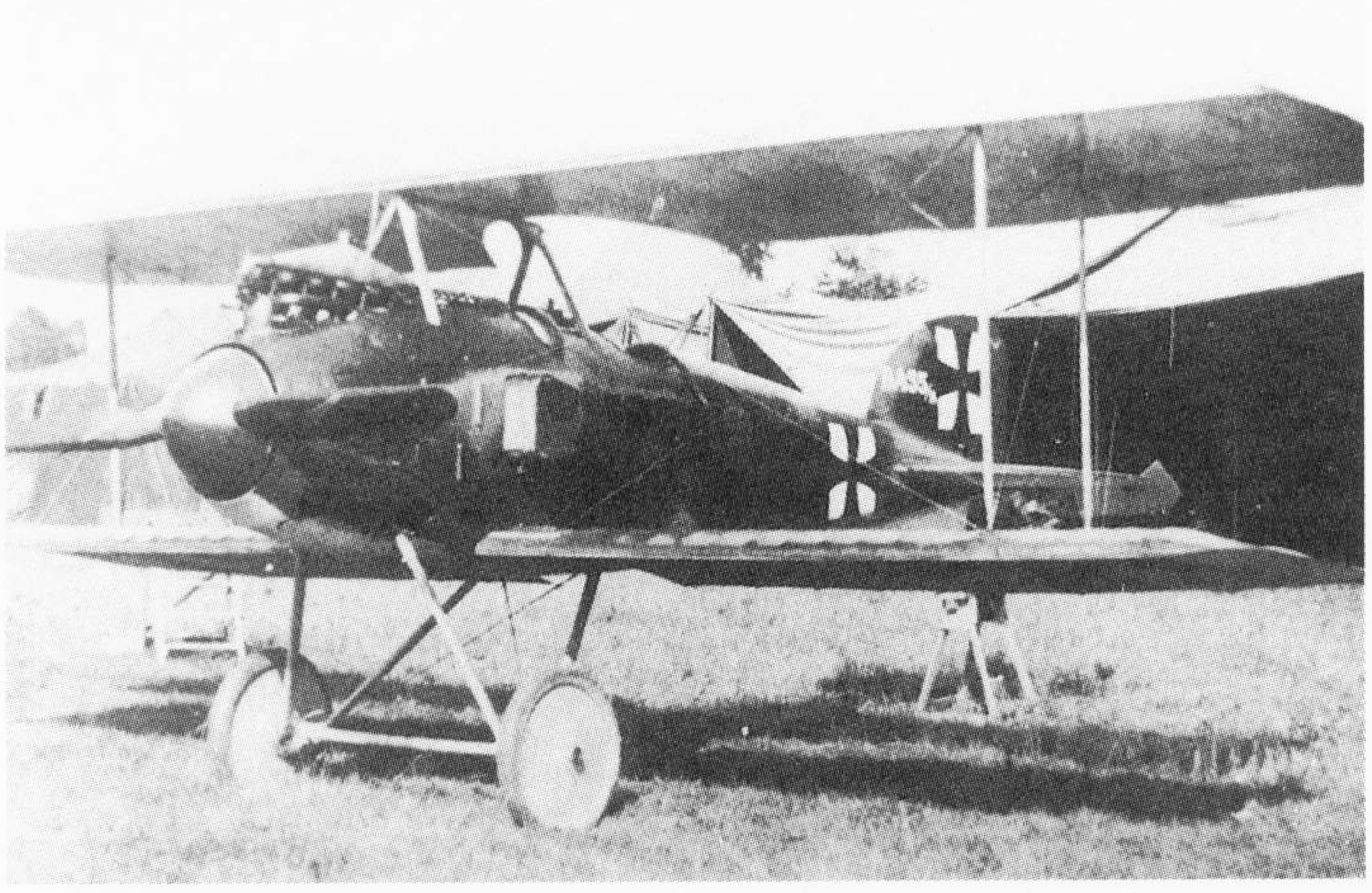
Von Rudolf Höfling

Im Frühsommer 1916 bereitete das Erscheinen der Jagdflugzeuge *De Havilland D.H.2* und vor allem der *Nieuport Ni.11* „Bébé" an der Westfront der Vorherrschaft der *Fokker*-Eindeckertypen – auch *„Fokker-Plage"* genannt – ein baldiges Ende.

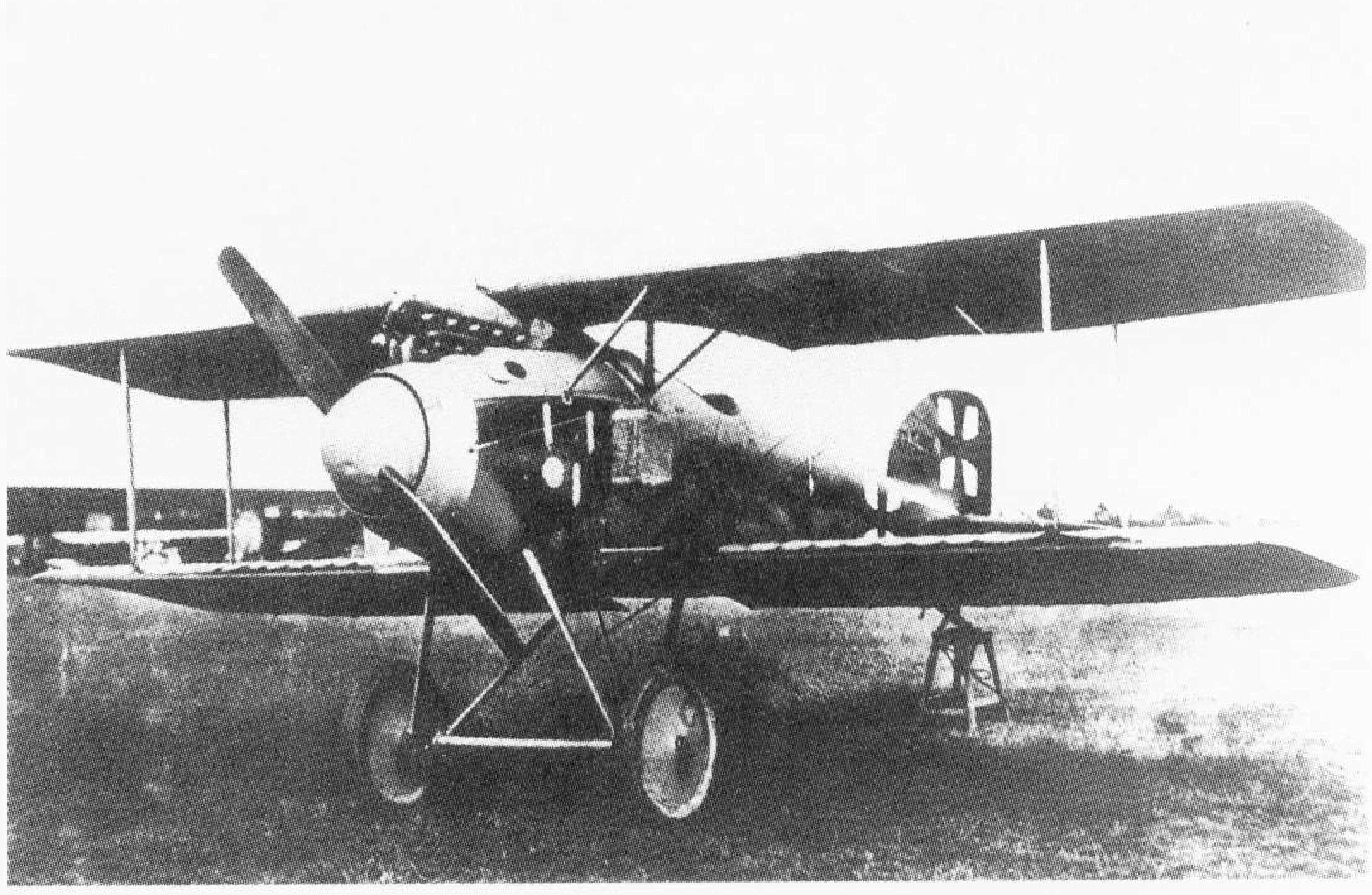
Die Zurückgewinnung der verlorenen Luftüberlegenheit war nunmehr das vordringlichste Ziel der *deutschen Fliegertruppe.* Es wurde eine Reihe neuer Flugzeugtypen von verschiedenen Herstellern entworfen und getestet. Neben den Jagdeinsitzern *L.F.G. Roland D-I* und *D-II* der *Roland Luftfahrzeug Gesellschaft m.b.H.* in Berlin-Charlottenburg, dem *Halberstadt D-II, D-III* und *D-V* der *Halberstädter Flugzeugwerke G.m.b.H.* in Halberstadt und den *Fokker D-I* bis *D-V* der *Fokker Flugzeugwerke* in Schwerin-Görries erwies sich das bei den *Albatros Flugzeugwerken* in Berlin-Johannisthal gebaute Jagdflugzeug mit der Firmenbezeichnung *L.15* als vielversprechendstes Modell.

Die *Albatros Flugzeugwerke* wurden am 20. Dezember 1909 von Dr. Walter Huth in Berlin-Johannisthal gegründet und erwarben noch im selben Jahr die Nachbaurechte für französische *Farman-* und *Sommer*-Doppeldecker sowie für *Levasseur's Antoinette*-Eindecker. Später entstanden unter der technischen Leitung von Hellmuth Hirth zahlreiche Eigenentwicklungen verschiedener Konstrukteure. So arbeitete z.B. in den Jahren 1912 – 1913 auch Ernst Heinkel bei den *Albatros-Werken* und entwarf einige Renn- und Schulflugzeuge. Zweigwerke von *Albatros* entstanden im April 1914 in Schneidemühl als *Ostdeutsche Albatros Werke (O.A.W.)* und im Jahre 1916 in Friedrichshagen bei Berlin – sowie nach Beginn des Ersten Weltkrieges in Warschau. Die *Refla-Werke* in Warschau wurden ursprünglich als Reparaturwerk für die Ostfront eingerichtet, bauten aber schließlich auch ca. 200 Flugzeuge komplett. Während des Ersten Weltkrieges wurde das Konstruktionsbüro der *Albatros-Werke* von Dipl. Ing. Schubert geleitet, Technischer Direktor war Dipl. Ing. Robert Thelen. Der Leiter des Zweigwerkes in Schneidemühl, Dipl. Ing. Grohmann, entwickelte einen Flugzeugrumpf aus Sperrholz, der für viele künftige *Albatros*-Konstruktionen wegweisend werden sollte. Mit insgesamt 10.350 während des Ersten Weltkrieges gebauten Flugzeugen, darunter auch 2.200 Stück des bei den *Ostdeutschen Albatros Werken* in Lizenz gefertigten *Fokker D-VII,* waren die *Albatros Flugzeugwerke* der größte Flugzeughersteller Deutschlands. Dort entwickelte man z.B. auch eine in Holzbauweise ausgeführte Version des *Fokker D-VII,* welcher im Original einen stoffbespannten Stahlrohrrumpf besaß.

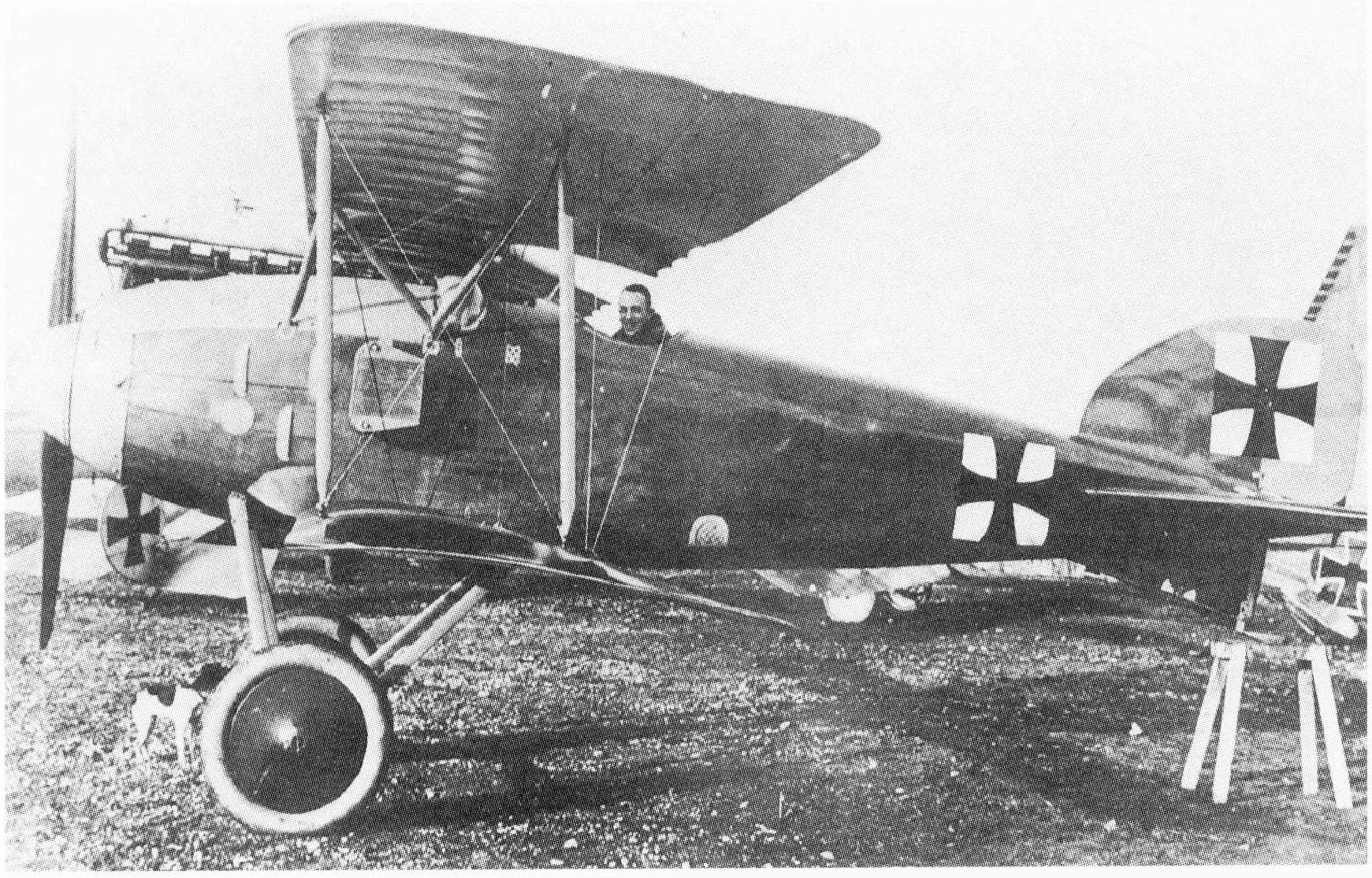
Der *Albatros L.15*, entwickelt unter der Leitung von Dipl. Ing. Robert Thelen, erhielt die offizielle Bezeichnung *Albatros D-I* und machte im August 1916 seinen Erstflug. Obwohl der *D-I* nicht so wendig war, wie seine mit Rotationsmotoren ausgerüsteten Konkurrenten, war er diesen jedoch in allen anderen Bereichen (Höchstgeschwindigkeit, Steigfähigkeit, Gipfelhöhe und Sturzfähigkeit) überlegen. Dazu kam noch der Einbau von zwei



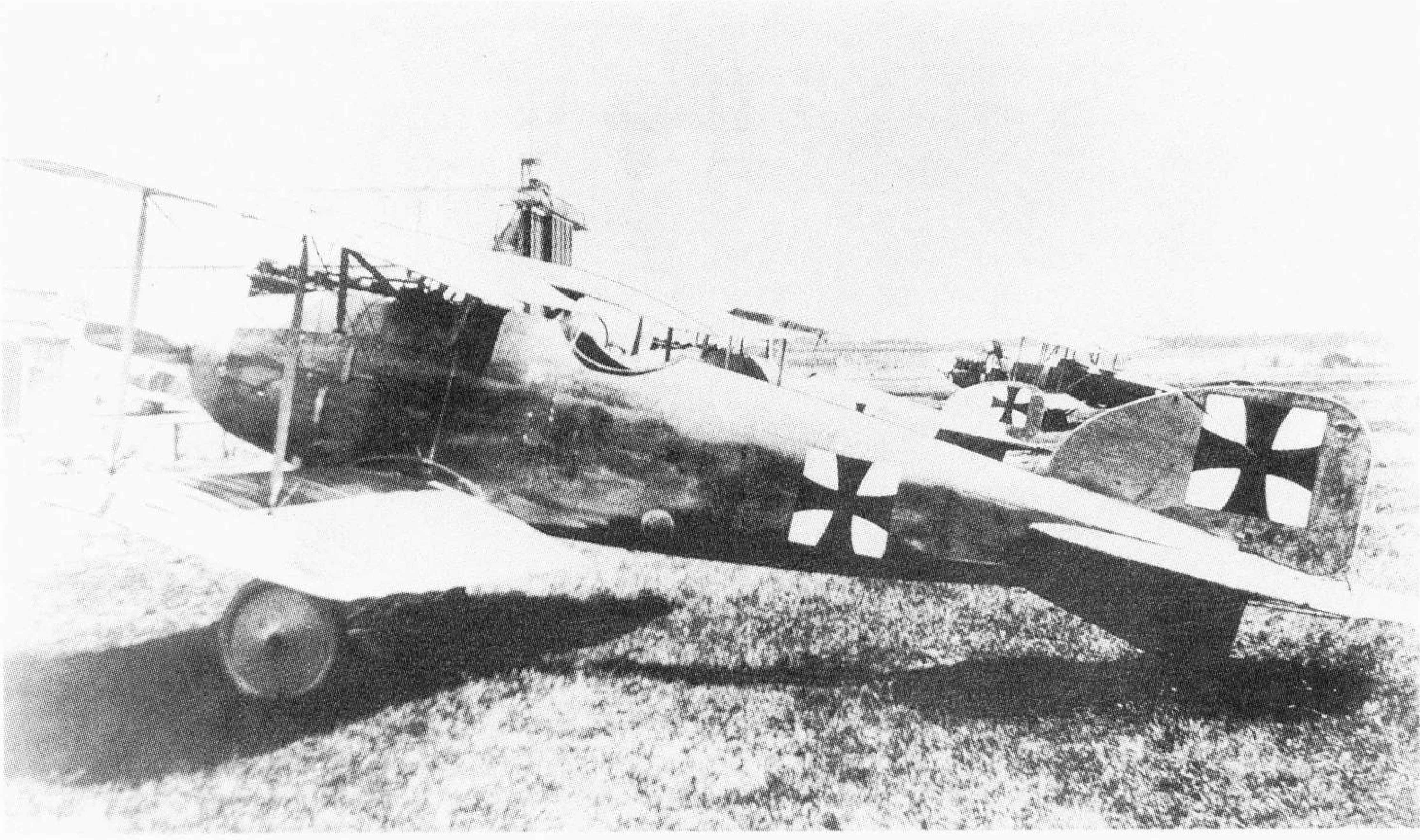
Der augenfälligste Unterschied zwischen dem Albatros D-I – hier der D.435/16 der Jasta 5 (Lt. Spitzhoff) – und ...



... dem Albatros D-II – hier der D.497/16 der Jasta 16 (Lt. Friedrich Grünzweig) – waren die mittleren Streben vor der Führerkanzel.



Sämtliche Albatros D-I und die ersten D-II besaßen die Windhoff „Ohrenkühler“, die seitlich unter dem Motor angebracht waren. Hier im Bild ein Albatros D-II (L.V.G.).



Die Albatros D-II der späteren Baureihen erhielten den Oberflächenkühler der Firma Teeves & Braun in die obere Tragfläche eingebaut.

Maschinengewehren, wodurch die damals übliche Kampfeinsitzerbewaffnung verdoppelt wurde. Als dieses neue Jagdflugzeug ab September 1916 an der Westfront zum Einsatz kam gelang es der deutschen Seite, die Luftüberlegenheit wieder zurückzugewinnen und über mehrere Monate aufrechtzuerhalten.

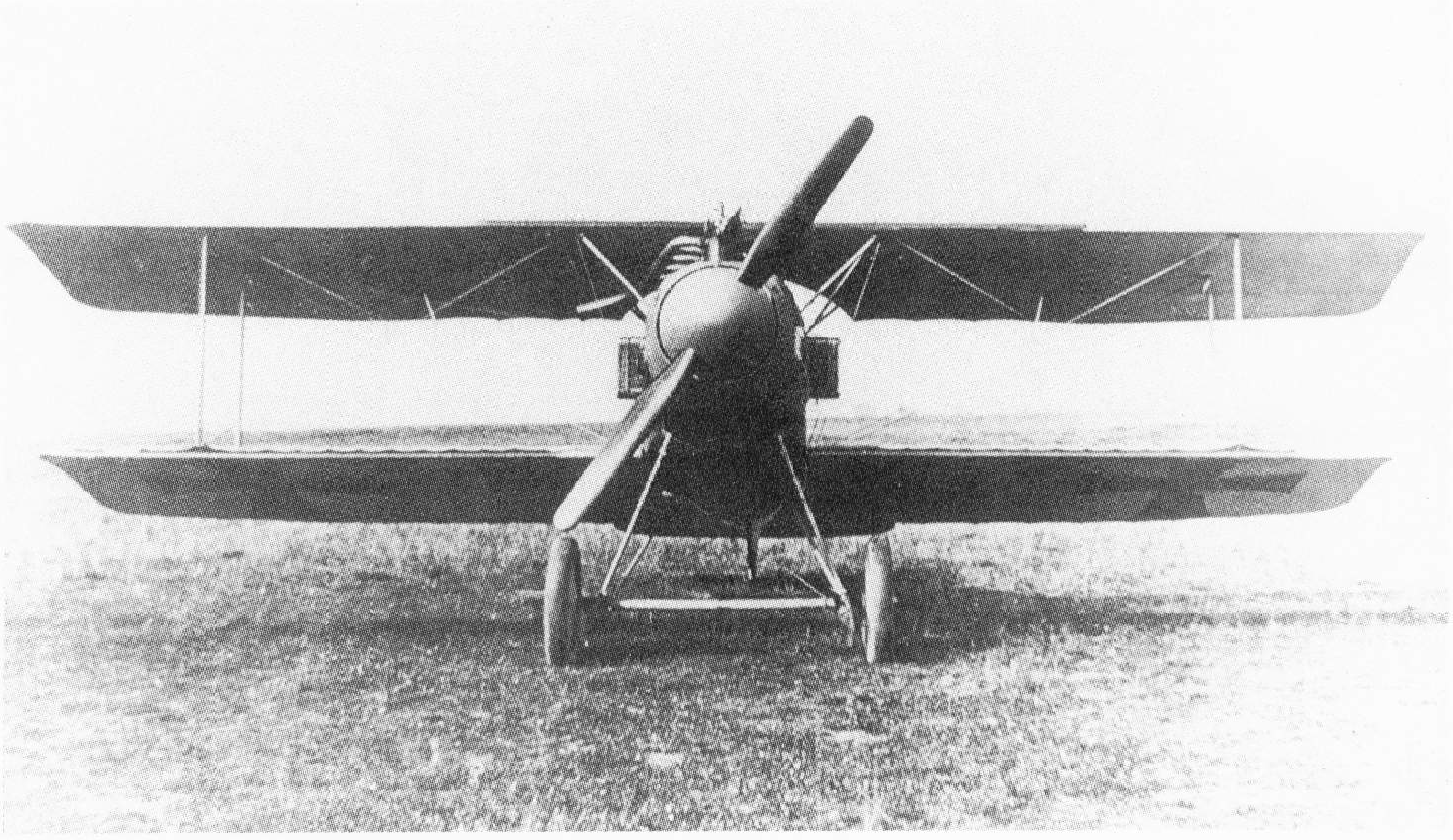
Mit dem *Albatros D-II* (Firmenbezeichnung *L.17*) verbesserten die Konstrukteure Thelen und Schubert einige Konstruktionsmerkmale des *Albatros D-I*. Die optisch markanteste Änderung betraf die V-förmig angeordneten mittleren N-Streben über dem Rumpf, welche beim *Albatros D-II* dem Flugzeugführer eine stark verbesserte Sicht nach vorne und oben ermöglichten.

Der *Albatros D-II* war ein einstieliger, verspannter Doppeldecker mit stromlinienförmigen Stahlrohrstreben. Der Halbschalenrumpf war in Holzbauweise ausgeführt, besaß flache Seiten und der Rumpfboden war mäßig, die Rumpfdecke stark gekrümmt. Die Formspanten bestanden bis zu den Spanten Nr. 8 bis 11 (hinter der Flugzeugführerkanzel) aus Kiefernholz mit Eckklötzen und Sperrholzverstärkungen. Vier Hauptlängsgurte aus Eschenholz reichten, von vorne weg, bis zur Höhe der Spanten 8 und 9 und waren dort im Verhältnis ca. 1:15 mit Kiefernholz geschäftet. Ergänzt wurden diese vier Hauptlängsgurte durch zwei Hilfslängsgurte. Mit Ausnahme der Abdeckung im Bereich des Motors, welche aus Aluminiumblech gefertigt war, war der übrige Rumpf mit Sperrholz beplankt und innen nicht verspannt. Der *D-II* besaß stoffbespannte, ausgeglichene Höhen- und Querruder aus Stahlrohr und darunter, unter dem Rumpf eine dreieckige Kielflosse, auf welcher der Schleifsporn gelagert war. Das Höhensteuer war ungeteilt und Querruder befanden sich nur an der oberen Tragfläche, welche konventionell ausgeführt war. Der Oberflügel war zweiholmig, 12 cm gestaffelt und in Holzbauweise ausgeführt. Er hatte die gleiche Umrißform wie der *D-I*, war aber durch die nach außen geneigten Baldachin-N-Streben aus Profilstahlrohr, erheblich tiefer gesetzt als bei seinem Vorgänger.

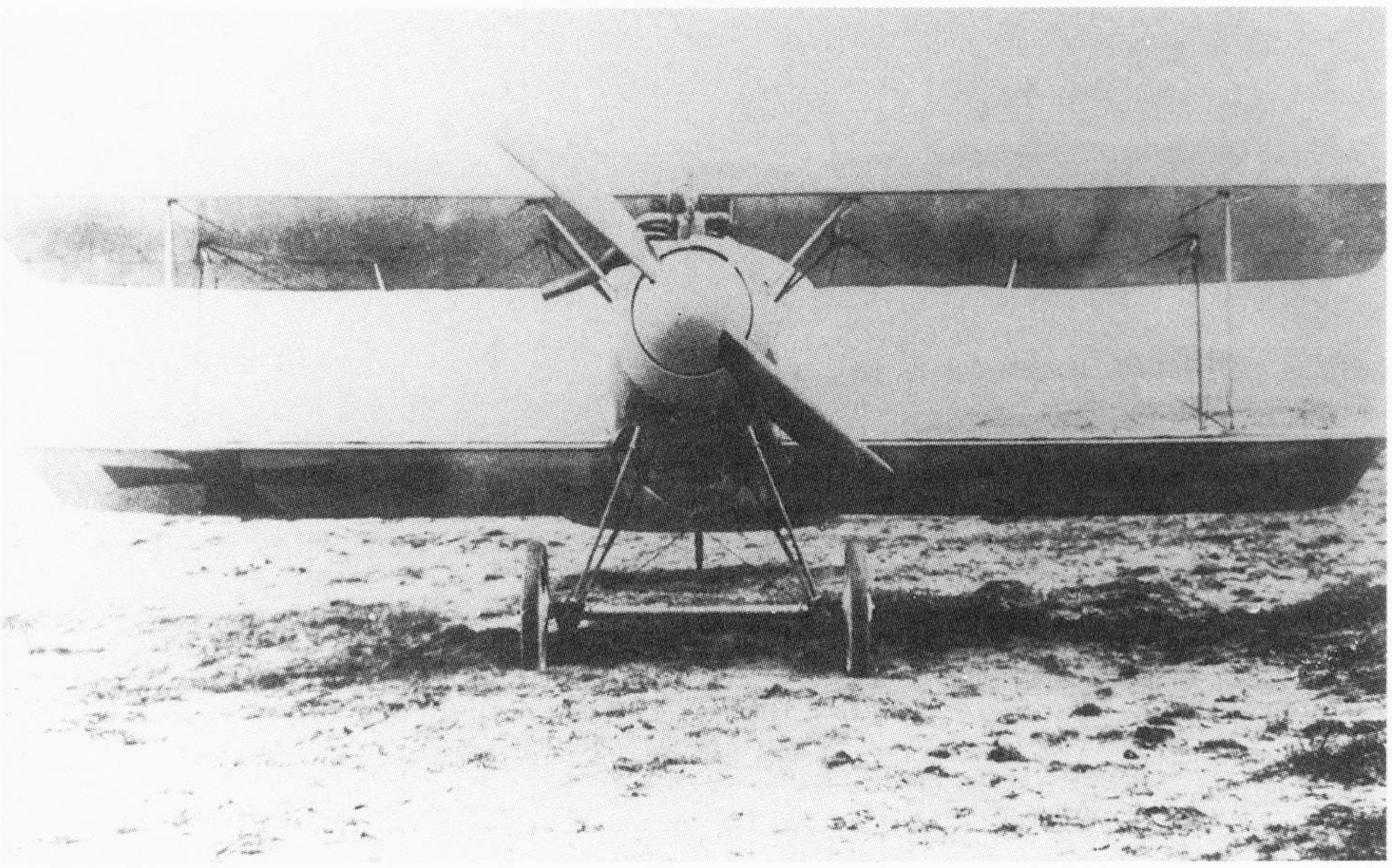
Der Unterflügel stand in 1 Grad positiver V-Stellung und war ebenfalls zweiteilig und zweiholmig. Er besaß eine kleinere Spannweite als der Oberflügel, war von ähnlicher Umrißform wie dieser und an den Rumpfseiten montiert. Die Hinterkanten der beiden Tragflächen waren aus Draht gefertigt. Zu jener Zeit wurde im hauptsächlich Eschenholz für die Rumpfholme, Fichtenholz für die Tragflächen und Linden- oder Pappelholz für die übrigen, untergeordneten Bestandteile verwendet.

Das V-förmige Fahrgestell bestand aus Profilstahlrohr und besaß hinter der Fahrwerksachse noch eine Hilfsachse (Distanzhalter). Bei den Albatros *D-II (Oef)* waren beide Achsen verkleidet. Die hinteren Fahrgestellstreben waren bei beiden Versionen (diagonal mit zwei Stahlseilen ausgekreuzt) querverspannt. Die Anlaufräder besaßen bei beiden Versionen einen Durchmesser von 760 mm und eine Breite von 100 mm. Diese Raddimension wurde bei den nachfolgenden *Albatros D*-Jagdeinsitzern ebenfalls beibehalten.

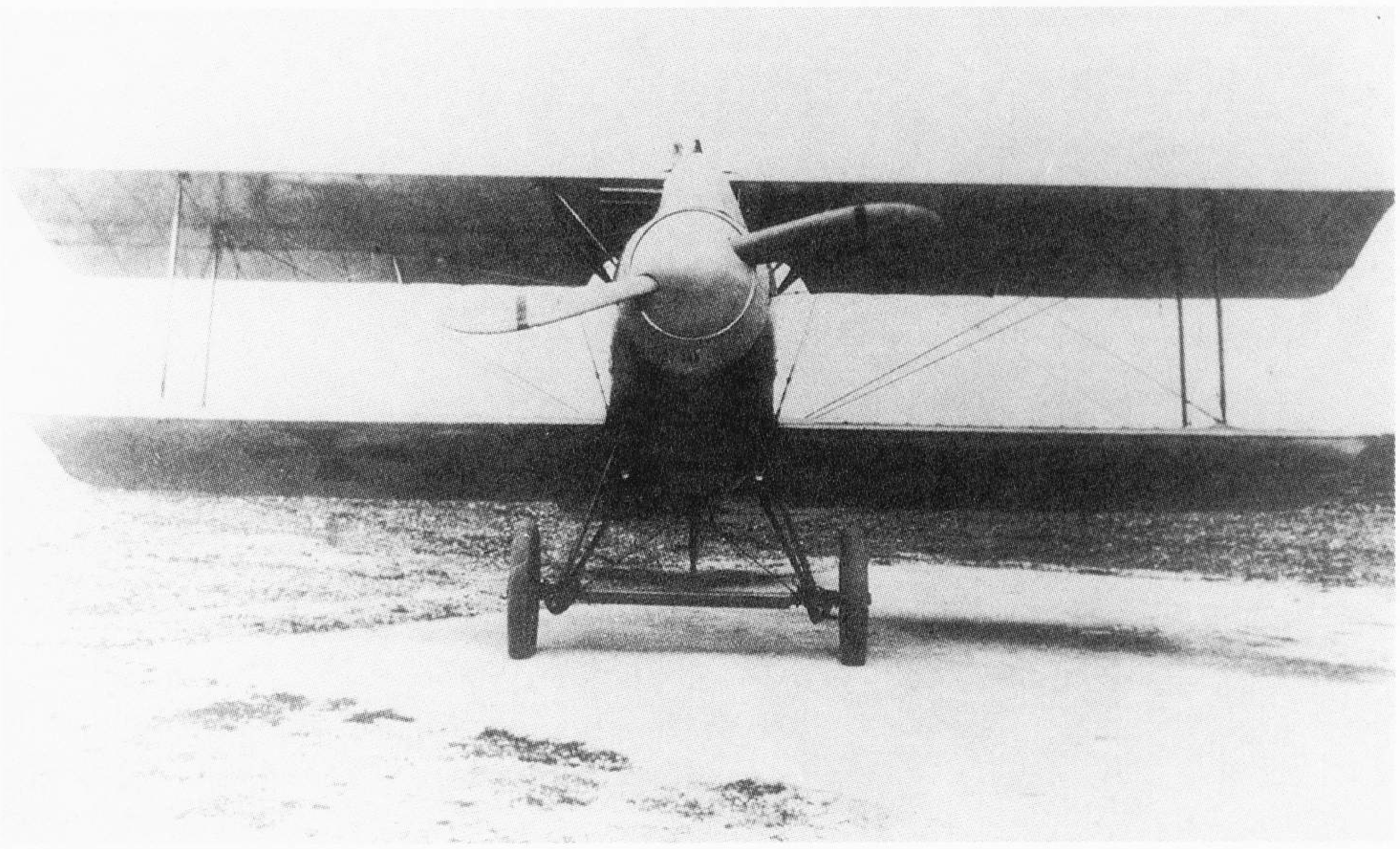
Der Antrieb der deutschen *Albatros D-II* erfolgte durch einen wassergekühlten Mercedes *D.IIIa* 6-Zylinder-Reihenmotor mit 14,78 l Hubraum, der bei einer Drehzahl von 1.450 U/min. eine Nennleistung von 160 PS, zwischen 5.000 m Höhe und Bodennähe tatsächlich aber zwischen 130 und 180 PS erbrachte und im Verhältnis 1:4,73 verdichtete. Die Bohrung betrug 140 mm, der Hub 160 mm. Das Gewicht des Motors lag trocken bei 268 kg und er verbrauchte 226 g Flugbenzin und 20 g Motoröl pro PS und Stunde. Der *Albatros D-II* (Oef) erhielt den wassergekühlten *Austro-Daimler AD6* 6-Zylinder-Reihenmotor der *Baureihe 18.000* mit 15 l Hubraum eingebaut, der bei einer Drehzahl von 1.400 U/min. eine Nennleistung von 185 PS erbrachte und im Verhältnis von 1:5,02 verdichtete. Die Bohrung betrug 135 mm, der Hub 175 mm. Der Motor wurde ergänzt durch einen Doppelvergaser mit zwei Kolben vom System *Daimler*, besaß zwei Zündkerzen und zwei Ventile pro Zylinder. Er war der erste Motorentyp der *Österreichischen Daimler-Werke* mit einer oben, in der Mitte liegenden Nockenwelle, welche durch eine vorne liegenden Königswelle angetrieben wurde und deren Ventilsteuerung über Kipphebel erfolgte. Sein Leistungsgewicht lag bei 1,61 kg/PS bei einer Literleistung von 12,4 PS/l. Das Gewicht des Motors betrug, bei einer Länge von 1.741 mm und einer Höhe von 1.029 mm, trocken 298 kg und er ver-



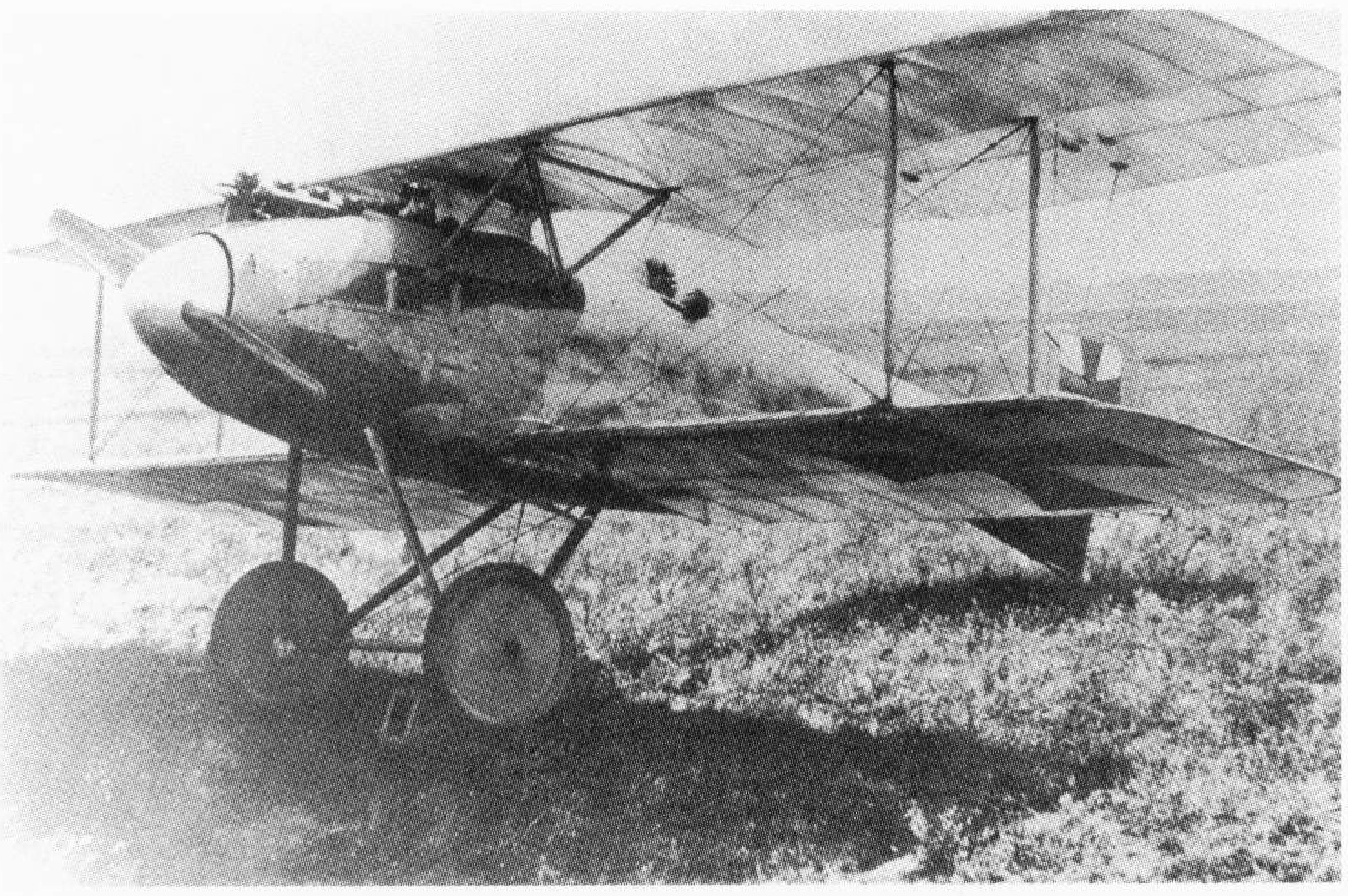
Der Windhoff-Kühler machte die Montage eines Wassertanks auf dem Motor erforderlich, was die Sicht des Piloten einschränkte.



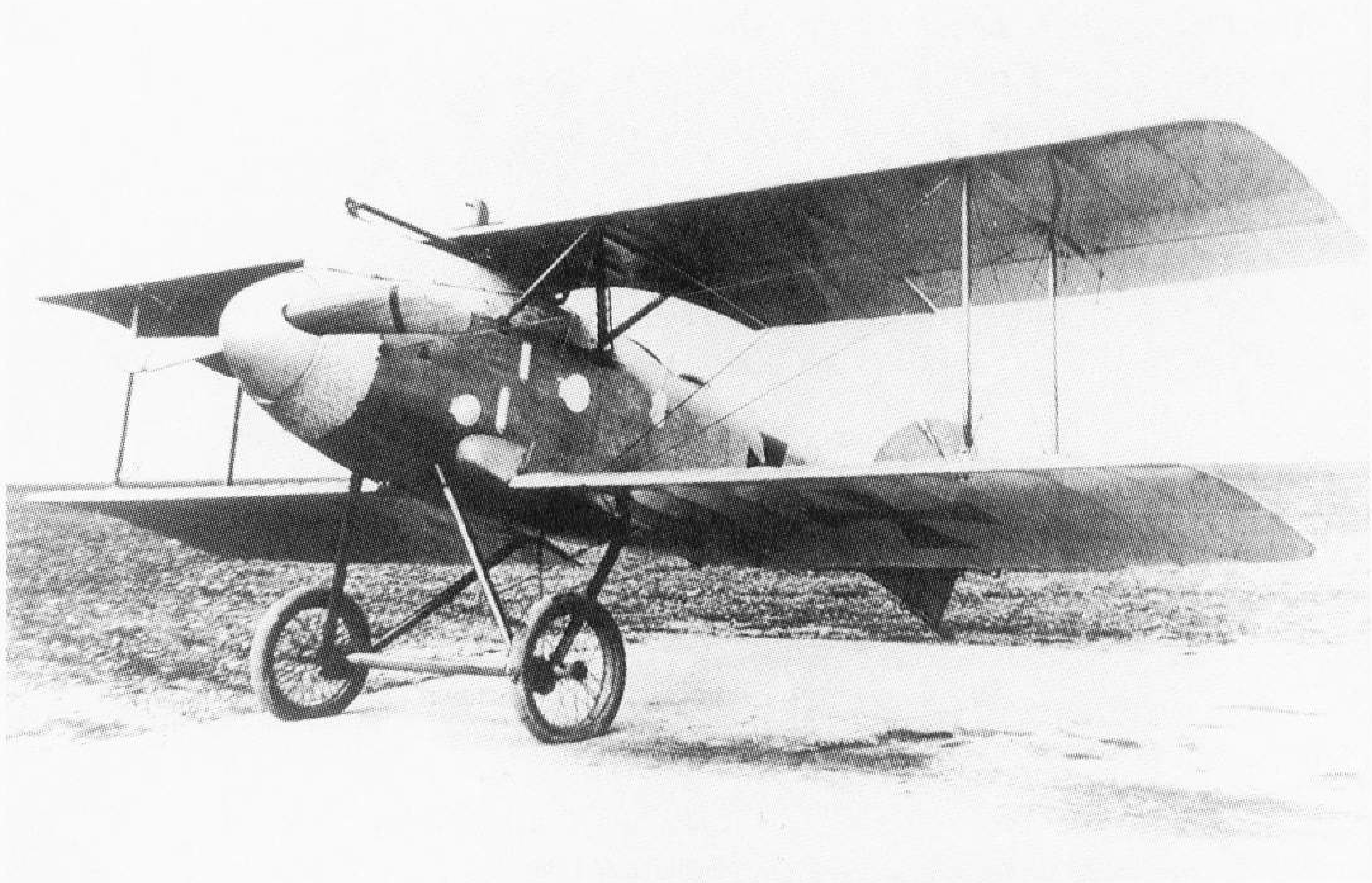
Der Teeves & Braun Oberflächenkühler bot nicht nur weniger Windwiderstand als der „Ohrenkühler“, er erbrachte auch eine bessere Kühlleistung.



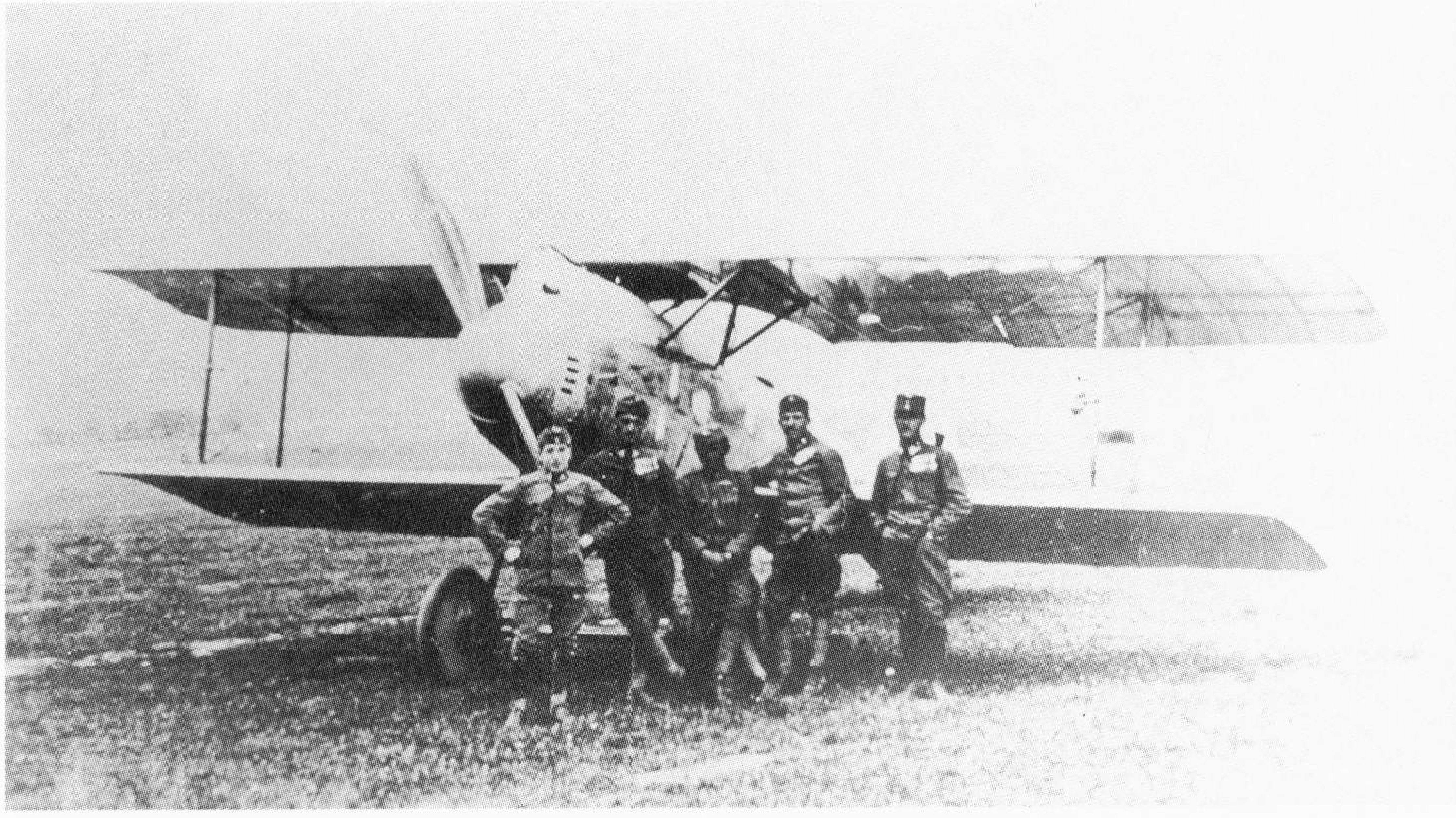
Die Albatros D-II (Oef) erhielten einen Tragflächenkühler der Firma Austro-Daimler montiert. Foto: Wernfried Haberfellner



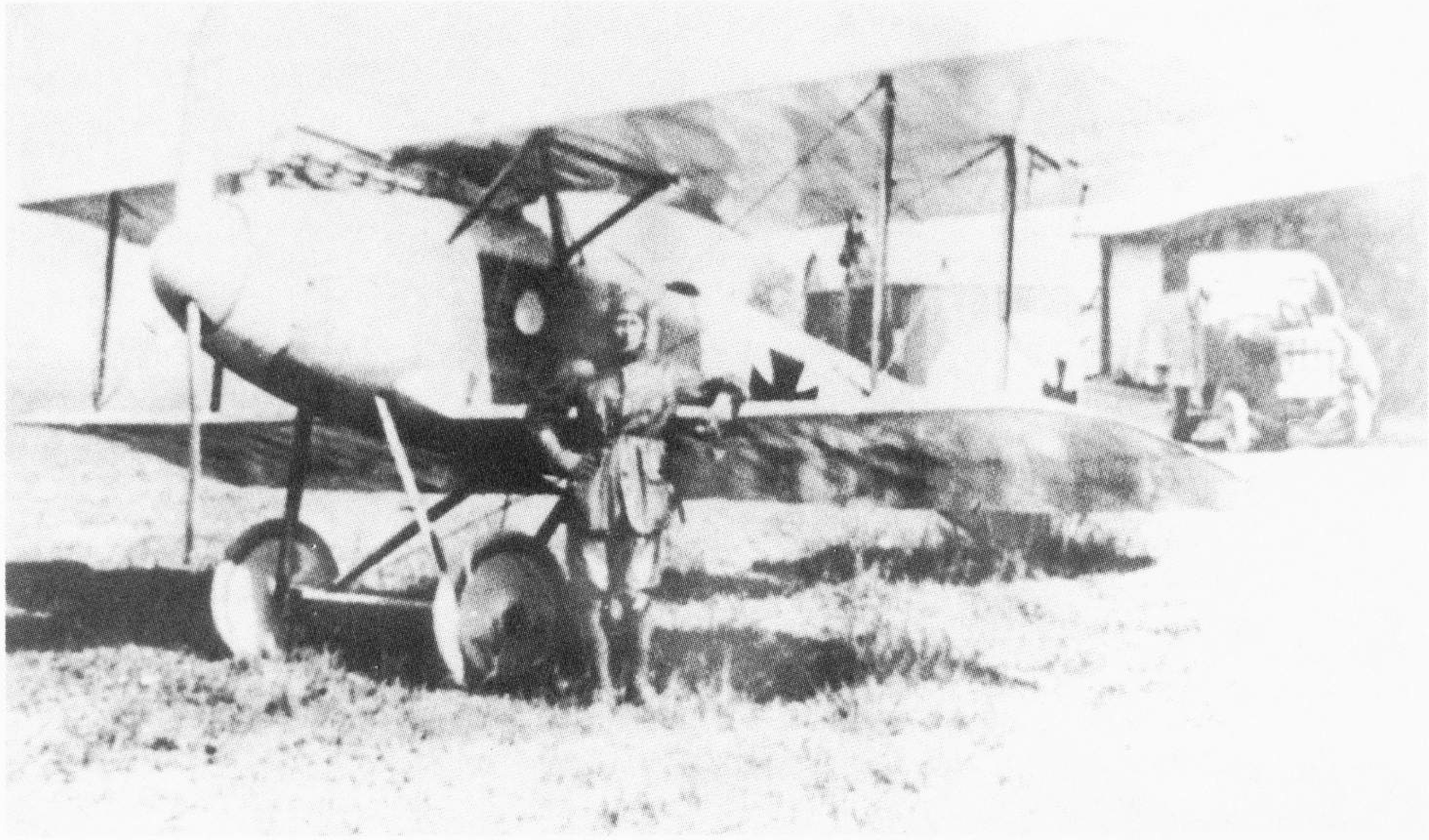
Dieser Albatros D-II Prototyp besitzt den Teeves & Braun Kühler.



Anfangs wurden die Motoren der österreichischen Albatros D-II (Oef) mit Blech strömungsgünstig verkleidet, hier ist es der 53.06. Foto: Wernfried Haberfellner



Diese Blechverkleidung des Motors führte aber im Einsatz zur Überhitzung des Triebwerkes und so wurde versucht, mit Hilfe von zusätzlichen Lüftungsschlitzen Abhilfe zu schaffen. Foto: Bohumir Kudlicka



Nachdem aber auch die zusätzlichen Lüftungsschlitze in der Motorverkleidung des Albatros D-II (Oef) keine wesentliche Verbesserung der Kühlung erbrachten, wurde die Verkleidung schließlich ganz weggelassen. Foto: Prof. Mag. Wilhelm Hesz

brauchte 220 g Flugbenzin und 16 g Motoröl pro PS und Stunde. Hinter dem Motor befand sich ein Benzindrucktank und ein Nottank für Fallbenzin, der links im Oberflügel untergebracht war.

Der *Albatros D-II* besaß einen Zweiflügel-Schichtholzpropeller mit einer Propellerhaube aus Blech. Die frühen deutschen *Albatros D-II* wurden, wie schon ihre Vorgänger *Albatros D-I*, durch zwei rechteckige *Windhoff „Ohrenkühler“* an beiden Rumpfseiten gekühlt, dessen Kühlwassertank auf dem Motor montiert war.

Spätere *D-II* erhielten den leistungsfähigeren und strömungsgünstigeren *Teeves & Braun Tragflächenkühler*, der in der Mitte des Oberflügels eingebaut war. Die *Albatros D-II (Oef)* erhielten anfangs den *Daimler „Bienenkorb“*-Tragflächenkühler, ähnlich eingebaut wie bei den späteren deutschen Versionen. Dieser Kühler befriedigte aber in seiner Leistung nicht. Manche Quellen geben an, daß schon bald auch für die österreich-ungarische Version der Oberflächenkühler der Firma *Teeves & Braun* zum Einbau kam, was aber nicht sehr wahrscheinlich ist.

Laut einer Dienstordnung des *k.u.k. Armee Oberkommandos (AOK)* für *Fliegerkompagnien* im Feld bestand die Ausrüstung der *Albatros D-II (Oef)* neben Chronometer, Höhenmesser, Kompaß, Feldstecher, fotografischer Ausrüstung, Meldehülsen, Leuchtpistolen mit Munition, gefüllter Benzinspritzkanne, Universalschraubenschlüssel, Verbandszeug, elektrischer Taschenlampe, Maschinengewehr nebst Munition, bei Bedarf auch aus Bomben, Funkausrüstung, Leuchtminen, Proviant (bei Fernflügen) und auch aus einer, bei jedem Erkundungsflug im Flugzeug mitzuführenden Motorplane und einem Propellerüberzug aus dünnem Stoff. Der Pilot hatte laut dieser Dienstordnung der Witterung gemäß gekleidet zu sein und auch eine Repetierpistole mitzuführen.

Der *Albatros D-II* an der Front

Die Produktion des *Albatros D-II* erfolgte in derart geringem zeitlichen Abstand zu seinem Vorgänger *D-I*, daß beide Typen im September 1916 nahezu gleichzeitig an die Front kamen. Im November 1916 standen 28 *Albatros D-II* im Fronteinsatz und im Januar 1917 stieg diese Zahl auf das Maximum von 214 Flugzeugen an. Insgesamt wurden 275 *Albatros D-II* von den deutschen Flugzeugwerken gebaut, wovon im August 1916 einhundert Stück (D.472/16 – D.521/16) und (D.890/16 – D.939/16), sowie weitere 100 Maschinen (D.1700/16 – D.1799/16) im September 1916 bestellt wurden. 75 weitere, bei der *Luftverkehrsgesellschaft Berlin-Johannisthal (L.V.G.)* gebaute und anfangs als *L.V.G. D-I* bezeichnete *Albatros D-II* (D.1024/16 – D.1098/16) wurden später in *Albatros D-II (L.V.G.)* umbenannt. Sie bildeten zugleich die letzte Bauserie in Deutschland und gelangten erst im November 1916 zur Fertigung.

Zwei Monate vorher entstanden bei den *Albatros-Werken* in Berlin-Johannisthal bereits die ersten Entwürfe des *D-II*-Nachfolgers *Albatros D-III.*

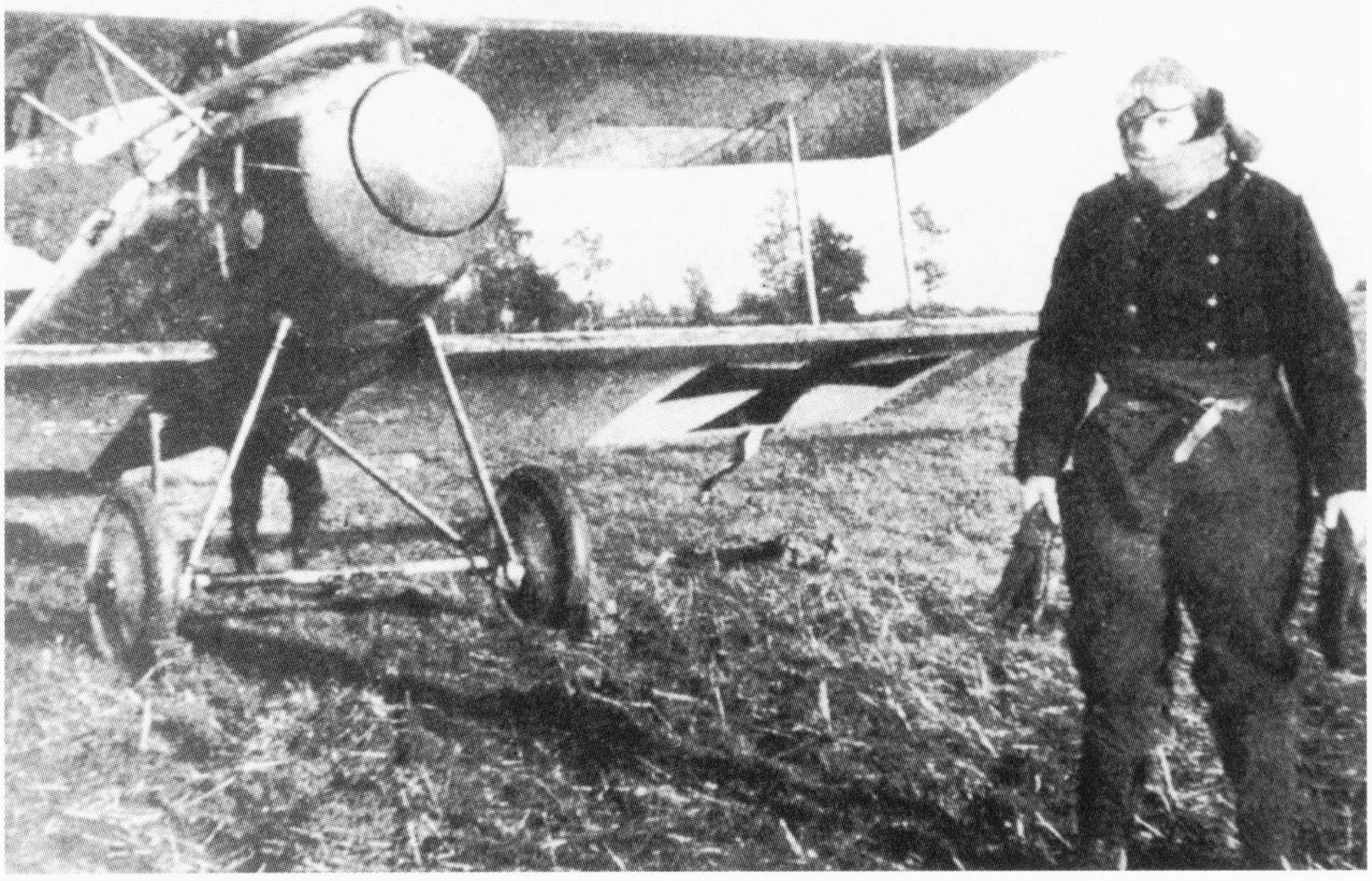
Am 4. Dezember 1916 bestellte das *k.u.k. Kriegsministerium* bei der *Österreichischen Flugzeugfabrik AG (Oeffag)* in Wiener Neustadt 20 Lizenzbauten des *Albatros D-II* der Bauart 53 ohne Motoren zu einem Stückpreis von 30.500 Kronen. Als Motor sollte der bereits bei der *Oeffag* in Fertigung stehende *Austro-Daimler AD6*-Reihenmotor der *Baureihe 18.000* zum Einbau kommen. Gleichzeitig wurden auch 30 Lizenzbauten des Nachfolgers *Albatros D-III* bestellt. Diese insgesamt 50 Flugzeuge sollten zwischen 15. Januar und 16. März 1917 ausgeliefert werden. Die Bestellung der 20 *Albatros D-II (Oef)* wurde zugunsten der *D-III*-Serie auf 16 Stück (Mil.Nr. 53.01 – 53.16) reduziert und nach dem Erstflug der ersten *D-II (Oef)* im Januar 1917 wurden die Maschinen zwischen März und Juni 1917 ausgeliefert. Lieferungsverzögerungen ergaben sich aus Problemen mit dem Tragflächenkühler des Zulieferers *Daimler*, der in seiner Leistung nicht befriedigte.

In der deutschen Fliegertruppe können die *Albatros D-II* in mehr oder minder großer Einsatzbreite bei den Jagdstaffeln *(Jasta) 1, 2* (später umbenannt in *„Boelcke“*), *3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 26* und *30* – nachgewiesen werden. Belegt werden kann ihre Verwendung auch in einem Ende 1916 vom *Kampfgeschwader (Kagohl) 2* aufgestellten *Kampfeinsitzer-Kommando,* im Heimatschutz *(Kampfeinsitzer-Staffel / KeSt 4b)*, der *Station Clermont*, sowie bei verschiedenen *Feld-Fliegerabteilungen* an der Ostfront. Ausgemusterte Maschinen fanden noch lange Zeit als Schulflugzeuge in *Flieger-Ersatz-Abteilungen,* aber auch bei der *Jagdstaffelschule I* in Valenciennes sowie bei der *Kampfeinsitzerschule der Marine* in Danzig-Langfuhr Verwendung.

Die österreich-ungarischen *Albatros D-II (Oef)* waren in geringer Stückzahl bei den *Fliegerkompagnien (Fliken) 2, 3, 7, 10, 14, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 35, 37, 41/J, 46, 48* und *55/J*, sowie als Trainingsflugzeuge ab Ende 1917 bei den *Fliken 34, 47* und *50,* als auch bei den *Fliegerersatzkompagnien (Fleken) 5, 6* und *19* (der *Feldfliegerschule Campoformido*) im Dienst.

Die *Jasta 2*, aufgestellt unter der Führung von Hptm. Oswald Boelcke erhielt ihre ersten *Fokker D-III* und *Albatros D-II* ab dem 1. September 1916.

Am 16. September kamen weitere *Albatros D-II* zur Staffel und noch am selben



Einer der wichtigsten Befürworter des Albatros D-II war Hptm. Oswald Boelcke, Staffelführer der Jasta 2.

Für die Jasta 2 war der 16. Oktober 1916 ein recht erfolgreicher Tag.
Foto: Jörg Mückler

Am 16. Oktober 1916 erzielte Hptm. Boelcke mit seinem Albatros D-II zwei Luftsiege. Foto: Jörg Mückler

Hptm. Oswald Boelcke berichtet von seinem 34. Luftsieg. Foto: Jörg Mückler

Der 34. Gegner von Oswald Boelcke war eine De Havilland D.H.2 der No. 24th Squadron, RFC. Foto: Jörg Mückler

Tag wurden ihre Maschinengewehre eingeschossen.

Die Flugzeugführer der *Jasta 2* waren davon überzeugt, daß sie mit der neuen Maschine höher steigen und besser schießen könnten, als alle anderen zur Zeit auf beiden Seiten der Front im Einsatz stehenden Flugzeuge.

Am nächsten Morgen flog die *Jasta 2* mit dem neuen Jagdflugzeug zu ihrem ersten Kampfeinsatz. An der Front, in der Nähe von Cambrai, stießen fünf *Albatros D-II* der Staffel schon bald auf die *No 11th Squadron (RFC)*, die mit ihren sieben *Royal Aircraft Factory F.E.2b* für die *No 70th Squadron (RFC)* Begleitschutz flogen. Die *No 70th Squadron* mit ihren *Sopwith 1 1/2 Strutter* hatte den Auftrag, einen Bombenangriff auf deutsche Bodentruppen durchzuführen.

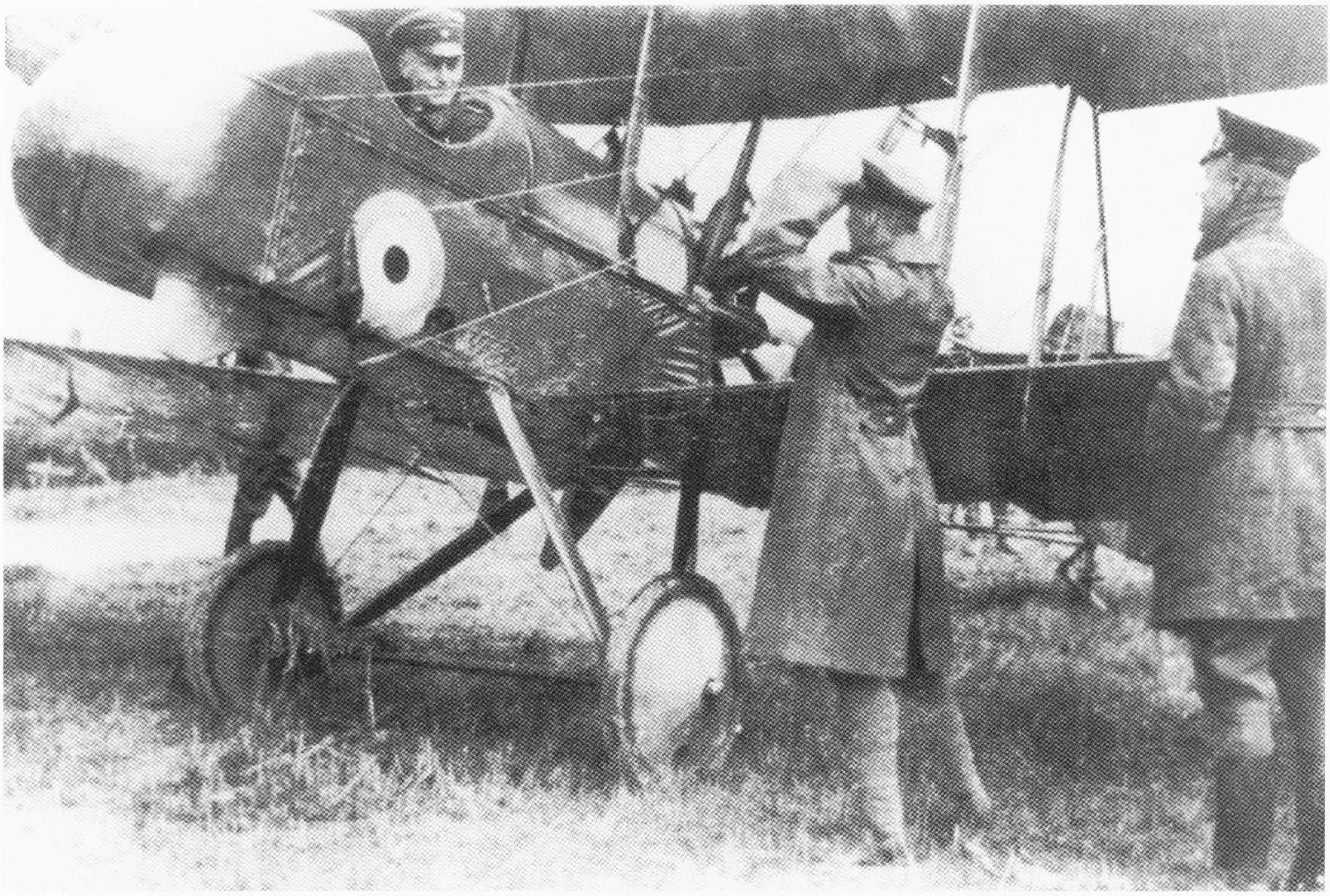
Auf Hptm. Oswald Boelcke´s Zeichen stürzte sich die *Jasta 2* geschlossen auf die britischen Flugzeuge und eröffnete das Feuer. Die schwerfälligen *F.E.2b*-Jagdzweisitzer versuchten, die deutschen Flugzeuge von den englischen *Sopwith*-Bombern abzudrängen. Im nun folgenden Luftkampf zeigte sich jedoch die technische Überlegenheit der *Albatros D-II* gegenüber den britischen Flugzeugen deutlich. Fast jedem Flugzeugführer der *Jasta 2* gelang bei diesem Luftkampf ein Abschuß. Dem Staffelführer Hptm. Boelcke fiel die *F.E.2b* (7019) zum Opfer. Lt. Erwin Böhme brachte den *Sopwith 1 1/2 Strutter* (A1913) zum Absturz. Es war Boelcke´s 27. und Böhme´s zweiter Luftsieg.

Seinen ersten Luftsieg als Flugzeugführer eines Jagdflugzeuges erzielte an diesem Tag auch ein gewisser Lt. Manfred Freiherr von Richthofen, der die *F.E.2b* (7018) mit 2nd Lt. Lionel Bertram Frank Morris am Steuer und Lt. Tom Rees im hinteren Cockpit, beschoß. Lt. Rees erwiderte das Feuer mit seinem beweglichen *Lewis*-Maschinengewehr, doch keiner von beiden traf zunächst. Nun begannen sich beide Flugzeuge zu umkreisen, um bei passender Gelegenheit eine vorteilhafte Schußposition einnehmen zu können. Von Richthofen schrieb später, daß er bei diesem Luftkampf noch nicht das, für ihn später typische Gefühl „der muß fallen“ hatte, sondern eher darauf gespannt war, „ob dieser britische Jäger überhaupt fallen würde“. Auch kam ihm bei der Kurbelei gar nicht der Gedanke, daß dem Briten vielleicht andere Flugzeuge zu Hilfe kommen könnten. Schließlich ergab sich für den jungen Leutnant in seinem *Albatros D-II* eine günstige Möglichkeit zum Schuß auf den gegnerischen Doppelsitzer. Pilot Morris hatte seinen Verfolger wohl einen Moment aus den Augen verloren und flog ein kurzes Stück geradeaus. Diese wenigen Sekunden genügten von Richthofen, sich hinter die englische Maschine zu setzen. Die *F.E.2b* stürzte um 09.10 Uhr

Piloten der Jasta 2 – in der Führerkanzel des Albatros D-II: Hptm. Oswald Boelcke, von links: Lt. Manfred von Richthofen, Lt. Stephan Kirmaier, Lt. Erwin Böhme, Lt. Hans Wortmann, Lt. Günther, Lt. Erich König, OffStv. Max Müller. Foto: Jörg Mückler

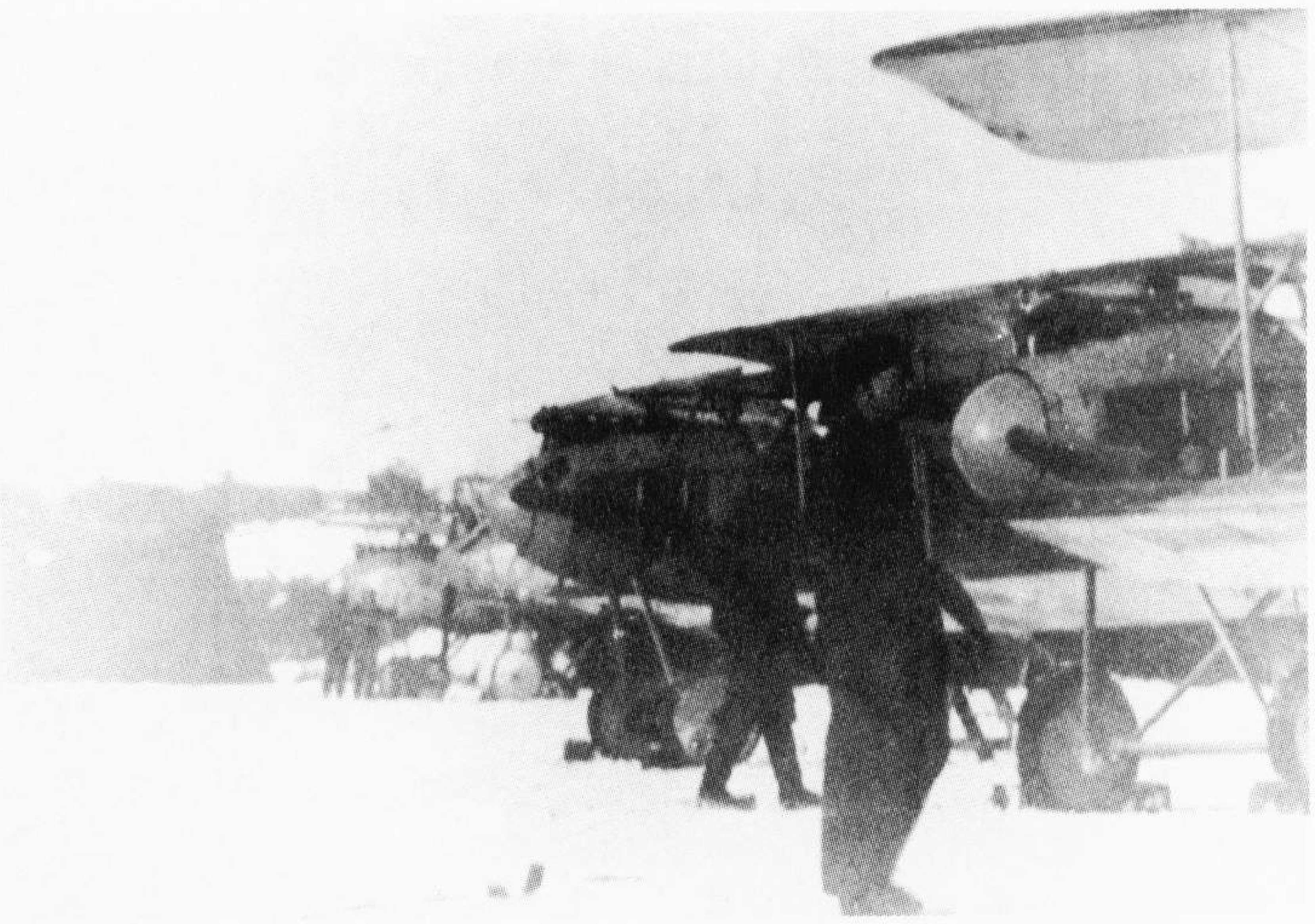
westlich von Marcoing ab, wobei der Beobachter getötet wurde und der Flugzeugführer kurze Zeit später seinen Verletzungen erlag.

Als die ersten *Albatros D-II* der deutschen *Fliegertruppe* ab September 1916 an der Westfront zum Einsatz kamen, nahmen die Piloten der *Entente* dies mit gemischten Gefühlen auf. Captain J. O. Andrews und 2nd Lieutenant A. E. Glew der *No 24th Squadron* des *Royal Flying Corps (RFC)*, damals mit *De Havilland D.H.2*-Gitterrumpf-Jagdeinsitzern ausgerüstet, schrieben nach ihrer ersten Begegnung mit dem stromlinienförmig aussehenden, neuen deutschen Jagdflugzeug in ihren Rapporten, „daß dieser wahrscheinlich einsitzige neue deutsche Jäger mit seinem Propellerspinner und seiner Stromlinienform sehr schnell sei und rasch steigen könne. Das Leitwerk sei sehr groß, abgerundet und keiner der früher üblichen ‚Fischschwänze'. Diese Flugzeuge stießen herab, feuerten und stiegen wieder. Diese Begegnung dauerte etwa 30 Minuten. In dieser Zeit war es Capt. Andrews und Lt. Glew nur möglich gewesen, einige Schüsse auf die Feindmaschinen



Piloten der Jasta 2 beim "Probesitzen" in der De Havilland D.H.2 der No 24th Squadron, RFC, welche am 16. Oktober 1916 von Hptm. Boelcke zur Notlandung gezwungen wurde. Im Cockpit sitzt Oswald Boelcke, daneben steht Lt. Otto Höhne und ganz rechts Lt. Manfred von Richthofen.

Lt. Manfred von Richthofen bereitet sich in Lagnicourt auf einen Einsatz vor.

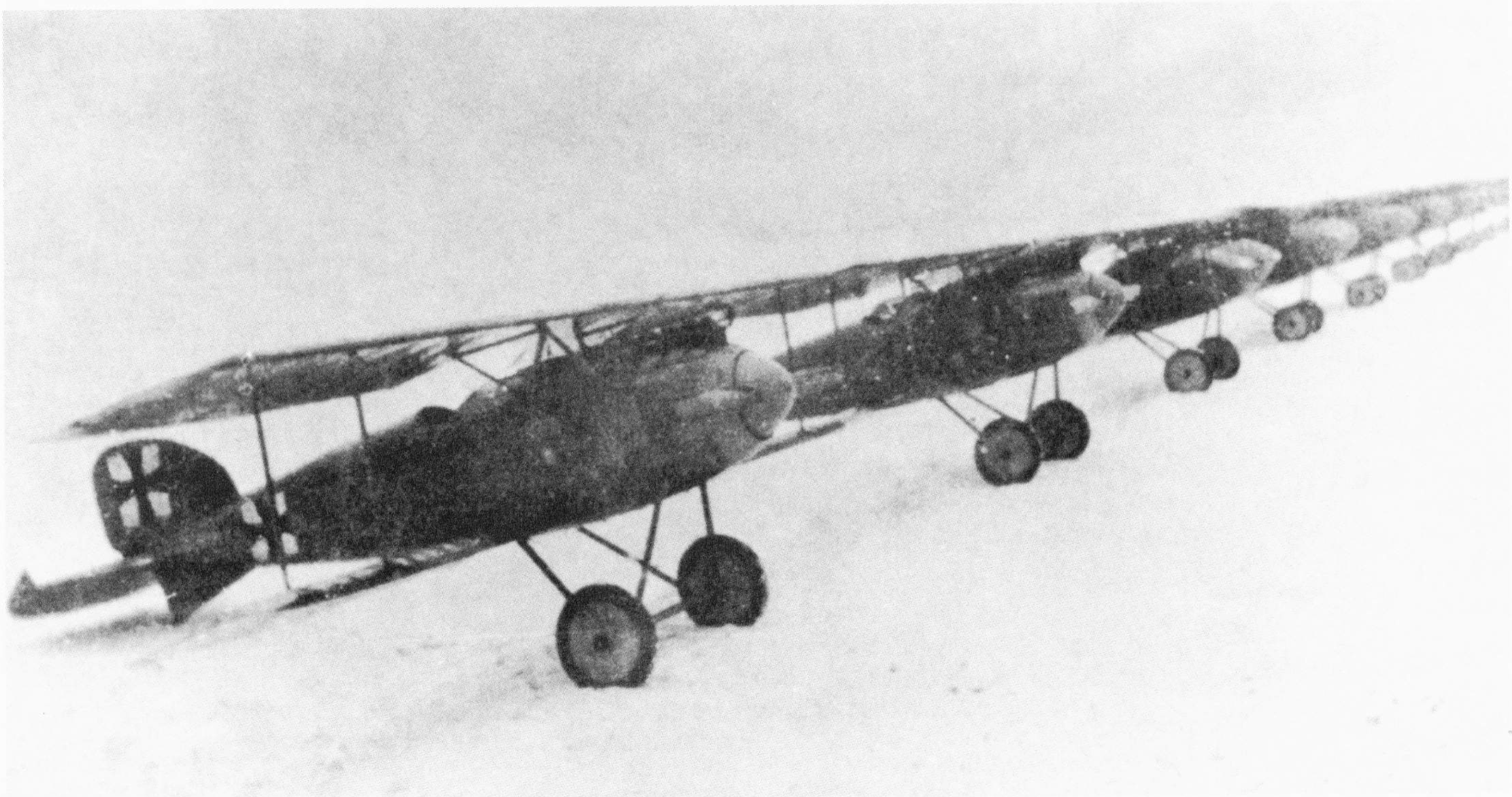


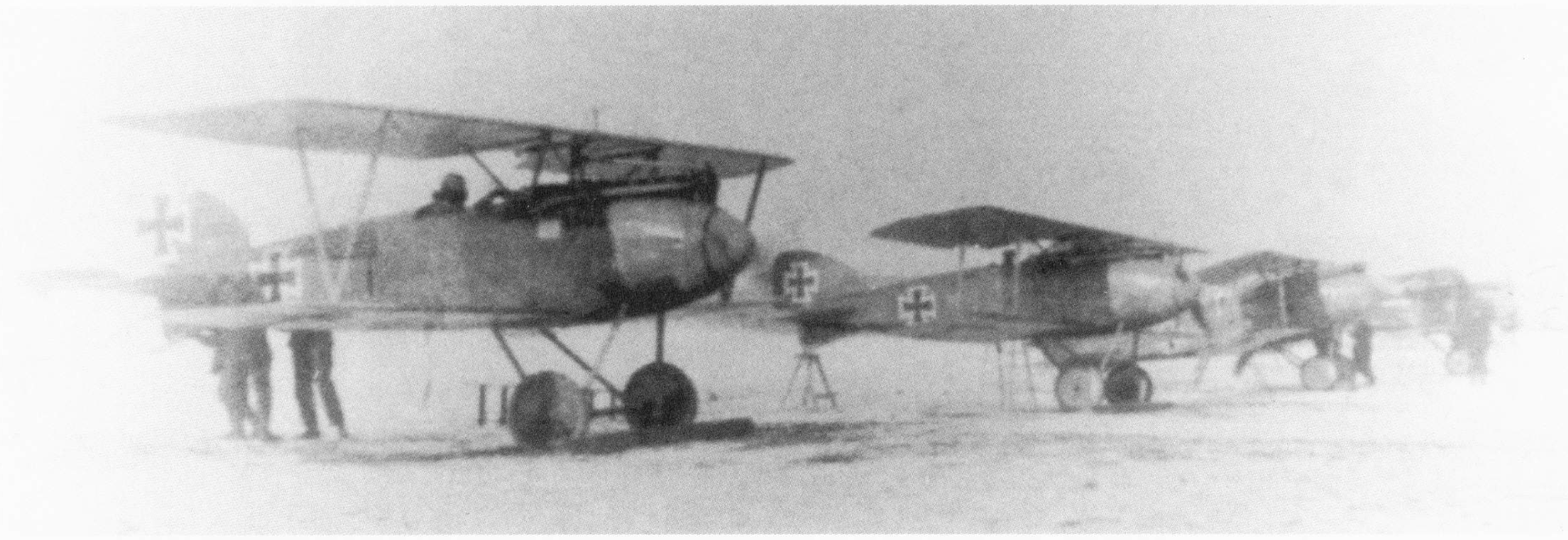
Albatros D-II der Jasta 4 im Winter 1916/17 in Hivri-Circourt.

abzugeben und das aus einer schwächeren Position unterhalb des Gegners heraus, da es mit den *De Havilland D.H.2* nicht gelang, diesen zu übersteigen."

Am späten Vormittag des 23. September 1916 befanden sich wiederum einige *Albatros D-II* der *Jasta 2* auf Patrouille. Unweit Beugny stießen sie auf einige *Martinsyde G.100 Elephant*. Dieser recht schwerfällige britische Doppelsitzer wurde hauptsächlich als Bomber eingesetzt. Von Richthofen flog wieder seinen *Albatros D-II* D.491/16 und griff im Verband mit

Die Jasta 4 stieg im Sommer 1916 von Halberstadt D-II und Fokker E-III auf die Albatros D-II um.

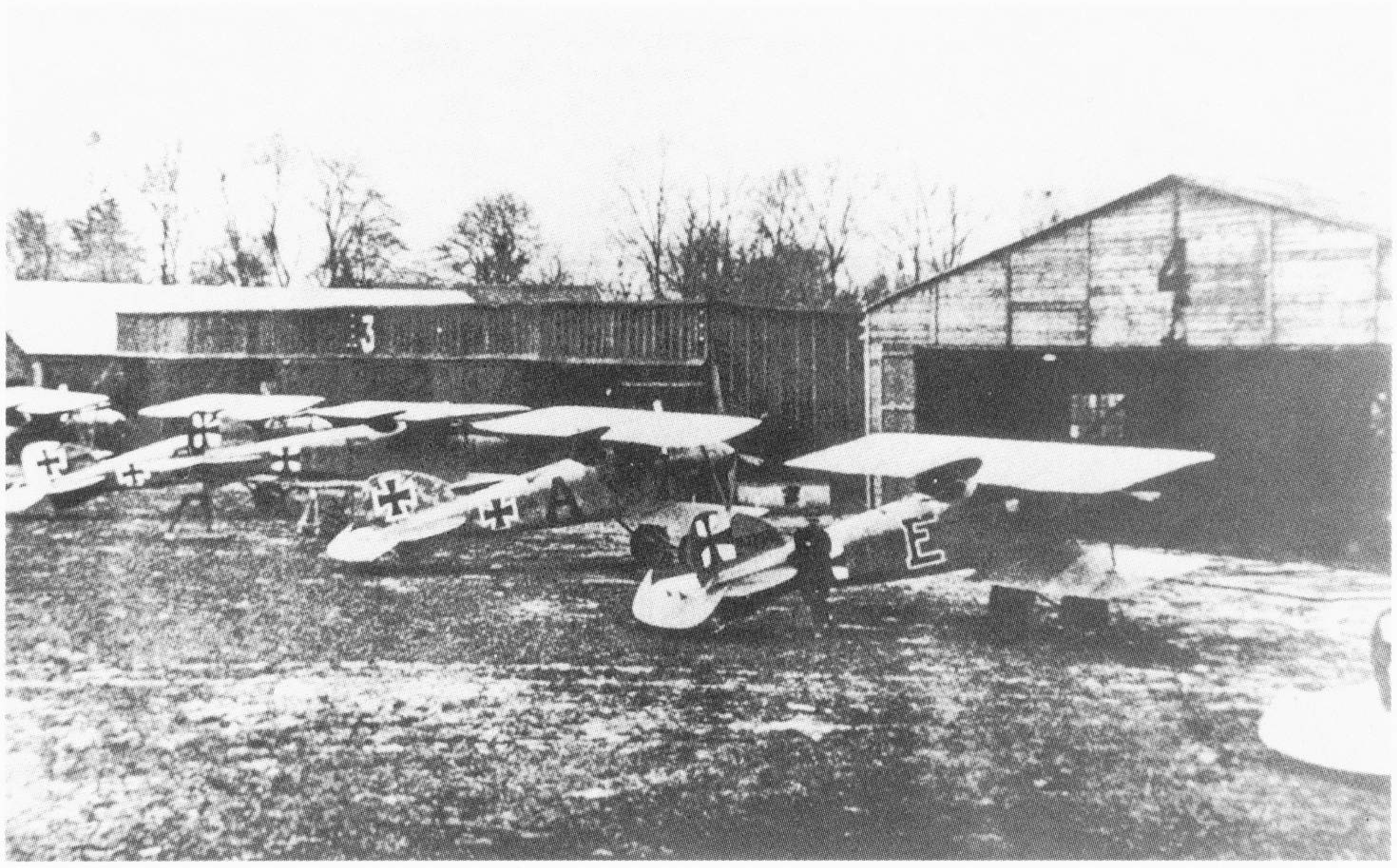




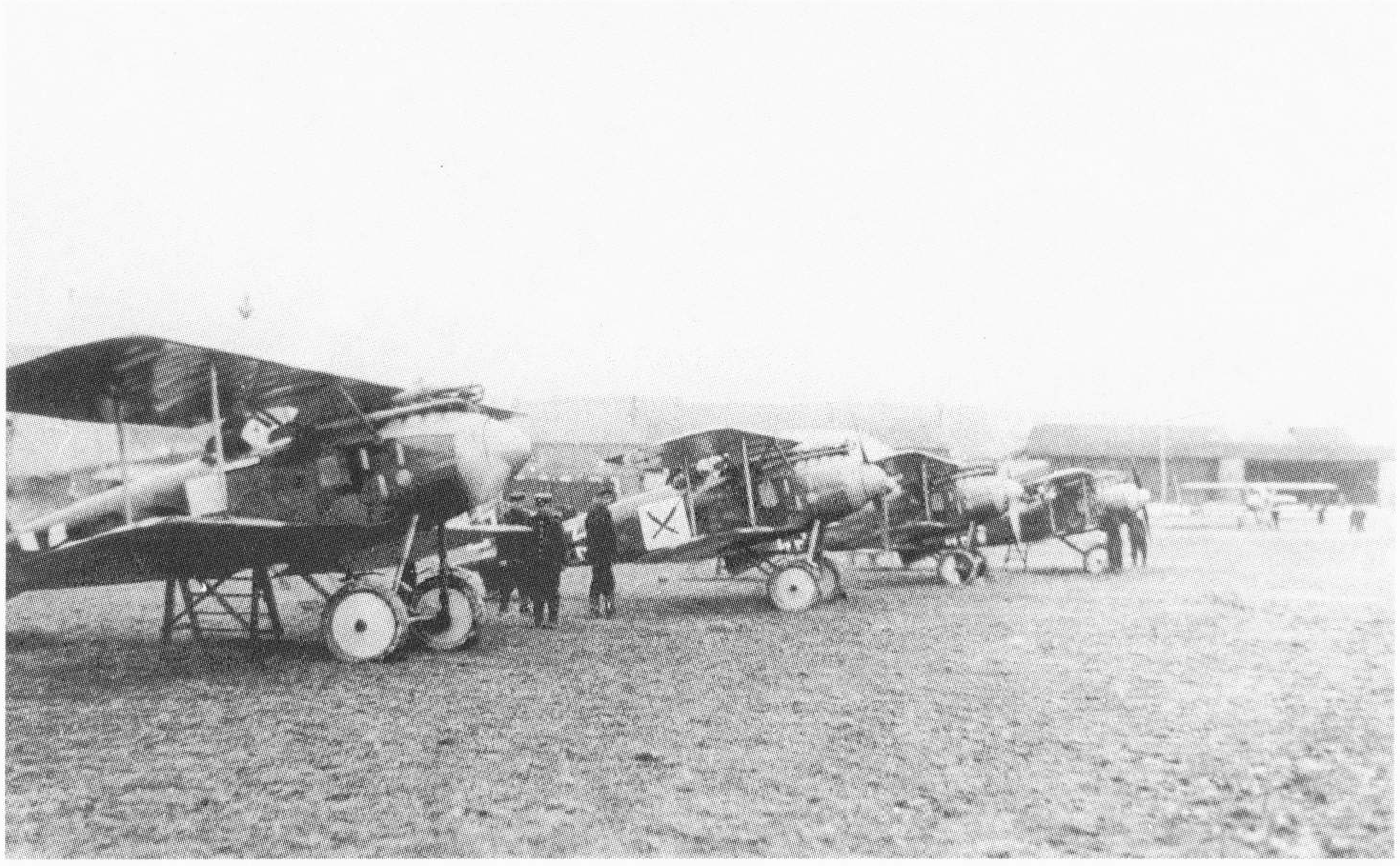
Obwohl es sich wahrscheinlich ebenfalls um den Winter 1916/17 handelt, ist diese Staffel (möglicherweise Jasta 11) neben den D-II auch schon mit den ersten neuen Albatros D-III ausgerüstet.

seinen Kameraden die *G.100* (7481) mit Sgt. Herbert Bellerby am Steuer an. Nach kurzem Luftkampf ging die *Martinsyde* nach unten. Während dieses Luftkampfes ging aber auch der *Albatros D-II* mit Lt. Hans Reimann am Steuer verloren, als dieser mit einem der *Martinsyde*-Bomber kollidierte.

Am 13. Oktober 1916 patrouillierte die *Jasta 2* unter der Führung von Hptm. Oswald Boelcke westlich von Bapaume, als die Staffel auf eine etwa gleich große Anzahl *De Havilland D.H.2* traf. Als die Engländer die *Albatros D-II* über sich bemerkten, drehten sie in Richtung der eigenen Linien ab. Hptm. Boelcke gab das Zeichen zum Angriff und die *Jasta 2* ging zum Sturzflug auf die britischen Jagdeinsitzer über. Kaum hatte Boelcke eine der *D.H.2* ins Visier genommen sah er, daß er den Kurs von Oblt. Stefan Kirmaier kreuzte, der ebenfalls auf diesen Gegner hinabstürzte. Daraufhin ließ der Staffelführer der *Jasta 2* von seinem Ziel ab und setzte sich nach einigen Minuten hinter eine andere *De Havilland D.H.2*. Dieser Brite versuchte nun verzweifelt, seinem routinierten Verfolger im Sturzflug zu entkommen, doch Boelcke ließ sich aber nicht abschütteln und landete zweimal Treffer in der Maschine seines Geg-

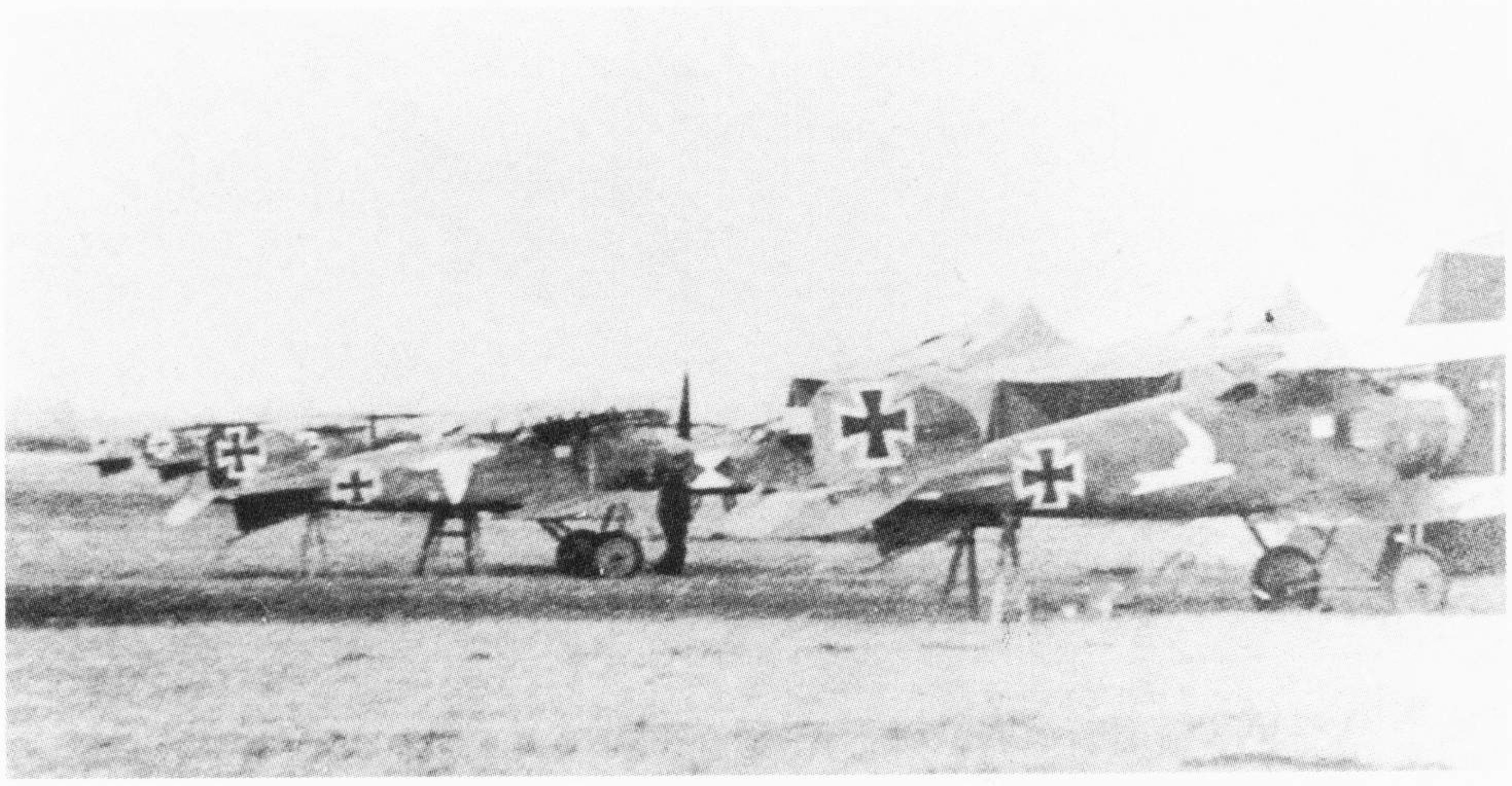


Die Jasta 5, im März 1917 in Boistrancourt bei Cambrai stationiert, war gleichzeitig mit Albatros D-II und D-III ausgerüstet.

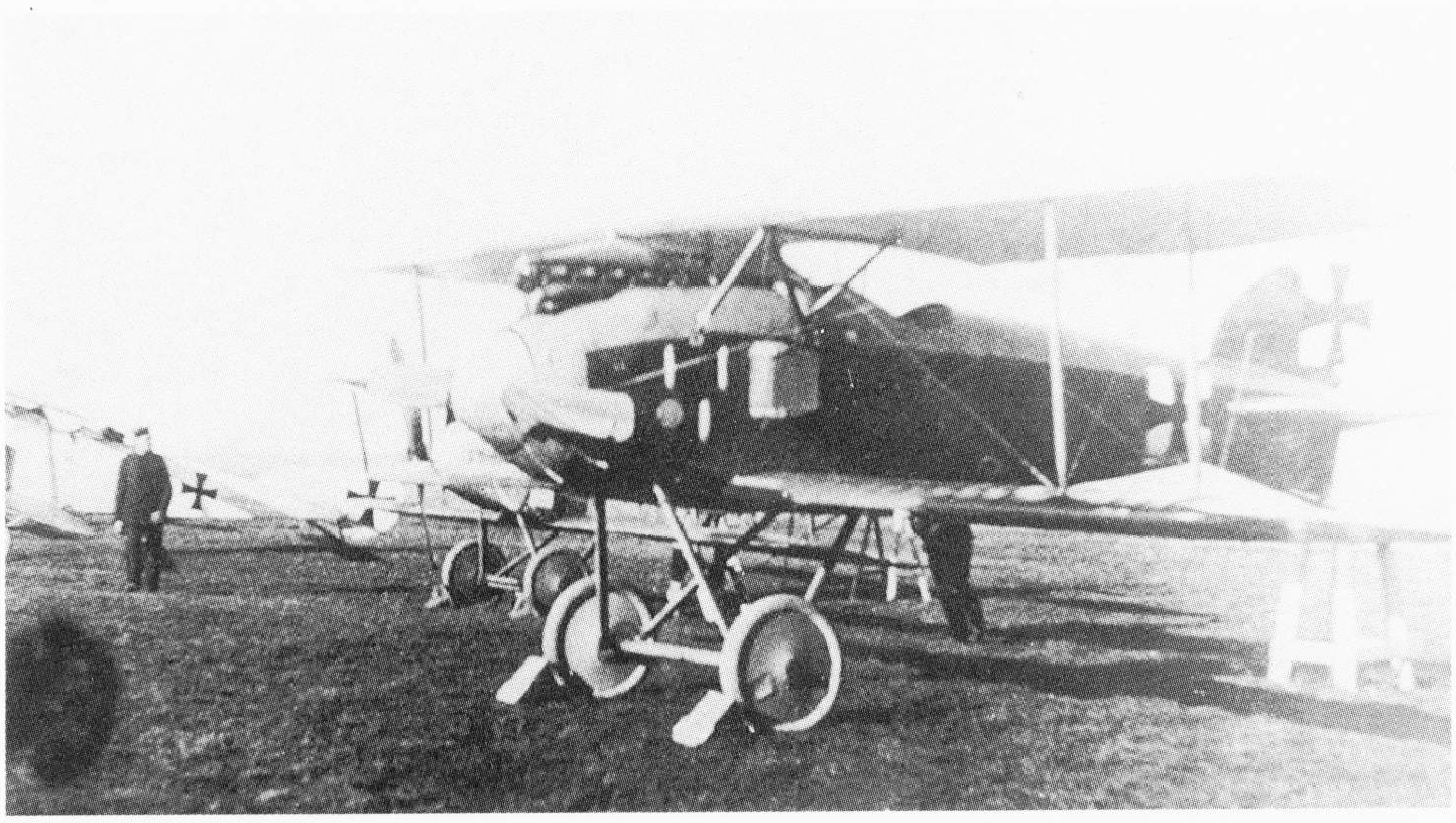


Die Jasta 9, hier am 25. Februar 1917 in Leffincourt aufgenommen, flog noch die Albatros D-II der frühen Baureihen mit den Windhoff- Kühlern.

Links:
Eine deutsche Jagdstaffel im Winter 1916/17, einheitlich mit Albatros D-II ausgerüstet.



Albatros D-II der Jasta 14, im April 1917 in Marchais stationiert. Auffällig sind die persönlichen Markierungen auf den Rümpfen derFlugzeuge.



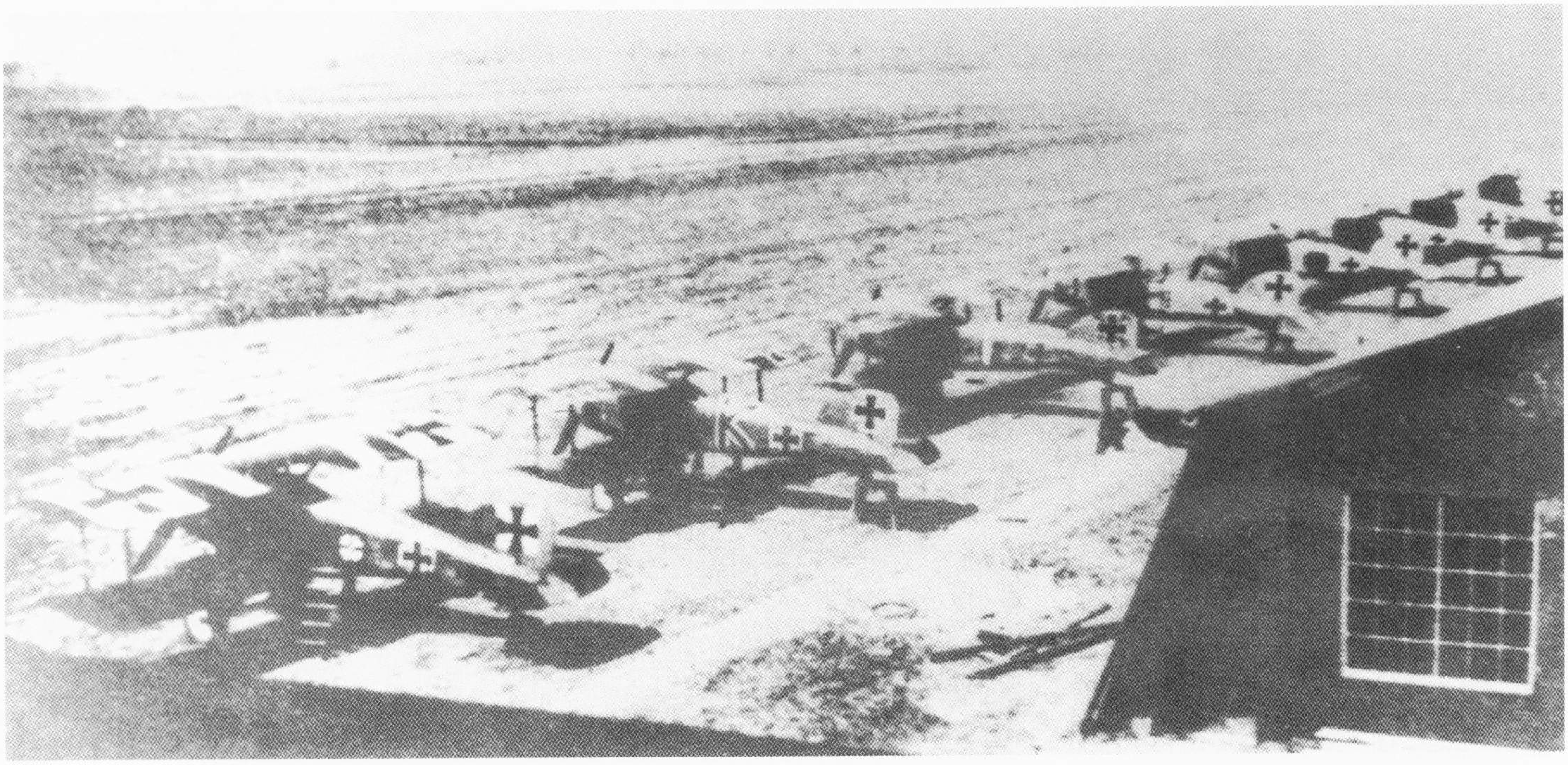
Es ist nicht gesichert, wieviele Albatros D-II die Jasta 14 im Herbst 1916 in ihrem Bestand hatte. Dazu gehörten allerdings sieben Fokker D-I (links im Hintergrund), ein Halberstadt (vermutlich D-II, hinter dem Albatros) und zwei Fokker Eindecker (nicht auf dem Bild zu sehen). Foto: Reinhard Kastner

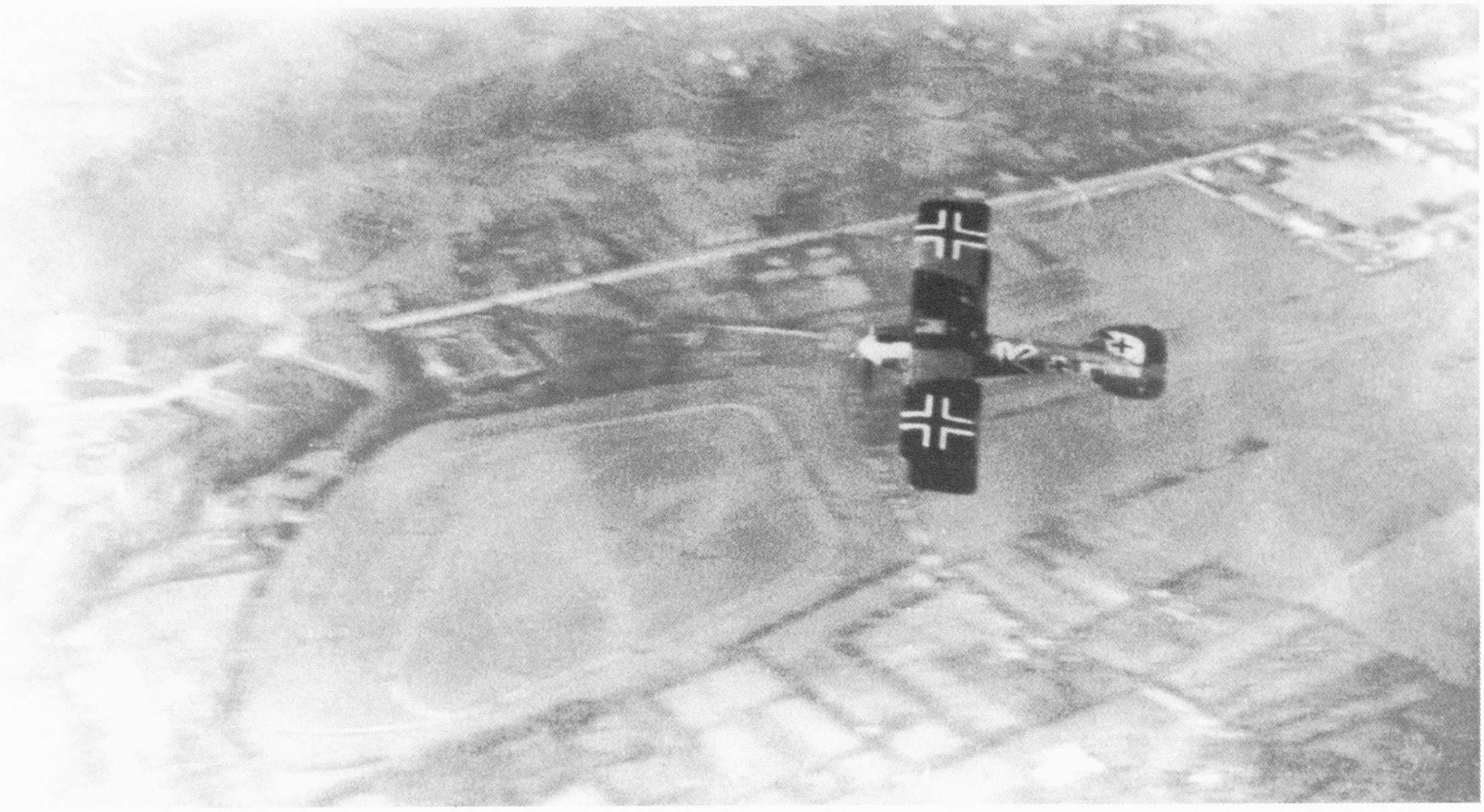
ners. In etwa 400 m Höhe angelangt, wurde Boelcke durch zwei weitere, ihn jetzt angreifende *D.H.2* an der Vollendung seines Abschusses gehindert. Um sich deren Attacken zu entziehen, flog der Deutsche eine enge Kurve und schwang sich wieder in die Höhe. Die zuvor angeschlagene *D.H.2* erreichte im Tiefflug mühsam die eigenen Linien, um dann neben einer englischen Artilleriestellung Bruch zu machen. Da diese Maschine später von einem deutschen Aufklärungsflugzeug fotografiert wurde, erhielt Oswald Boelcke diesen Luftsieg als Nr. 32 anerkannt. (In manchen historischen Quellen findet sich Boelcke's 32. Luftsieg als *F.E.2b*-Zweisitzer vom 10. Oktober 1916).

Zu den wichtigsten Gegnern der *Albatros D-II* zählten neben den Jagdflugzeugen der *Entente* vor allem deren zweisitzige Aufklärungsflugzeuge. Neben den Fotoaufklärern, bei denen der Beobachter mit einer meistens außen am Rumpf montierten Plattenkamera Teile der Front fotografierte, war die Artilleriebeobachtung für die taktische Kriegführung am Boden eine der wichtigsten Aufgaben dieser Flugzeuge. Ein Artilleriebeobachtungsflug verlief beim *Royal Flying Corps* folgendermaßen:

Der Artilleriebeobachter, er saß (abgesehen von den frühen Aufklärer-Typen) im hinteren Cockpit und bediente dort das bewegliche Maschinengewehr, rief vor dem Start die Batterie an der Front, der er zugeteilt war, telefonisch an. Der dort kommandierende Offizier teilte ihm dabei die Ziele mit, welche man unter Feuer

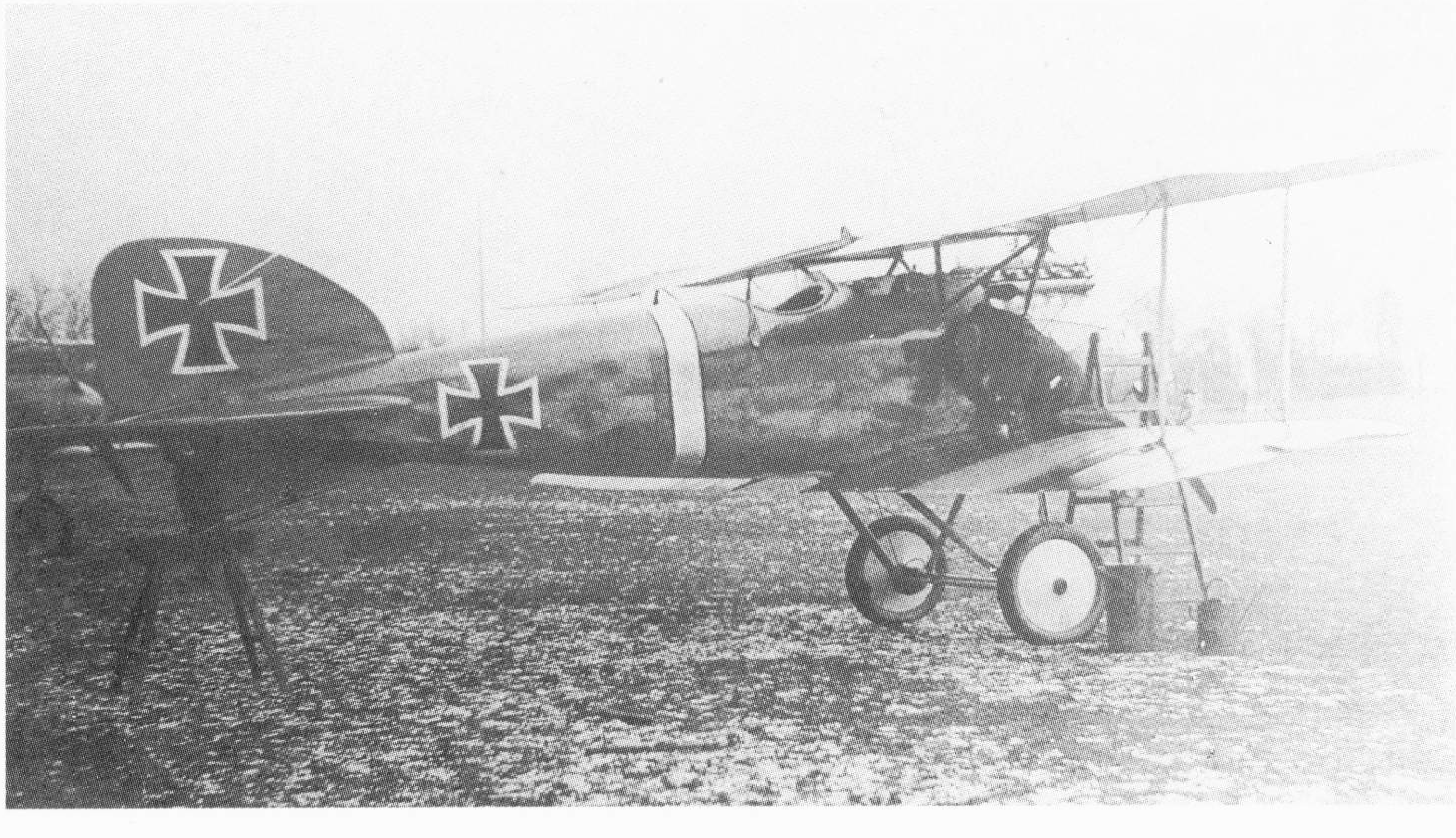
Die Jasta 16 flog hauptsächlich die bei L.V.G. gebaute Version des Albatros D-II.



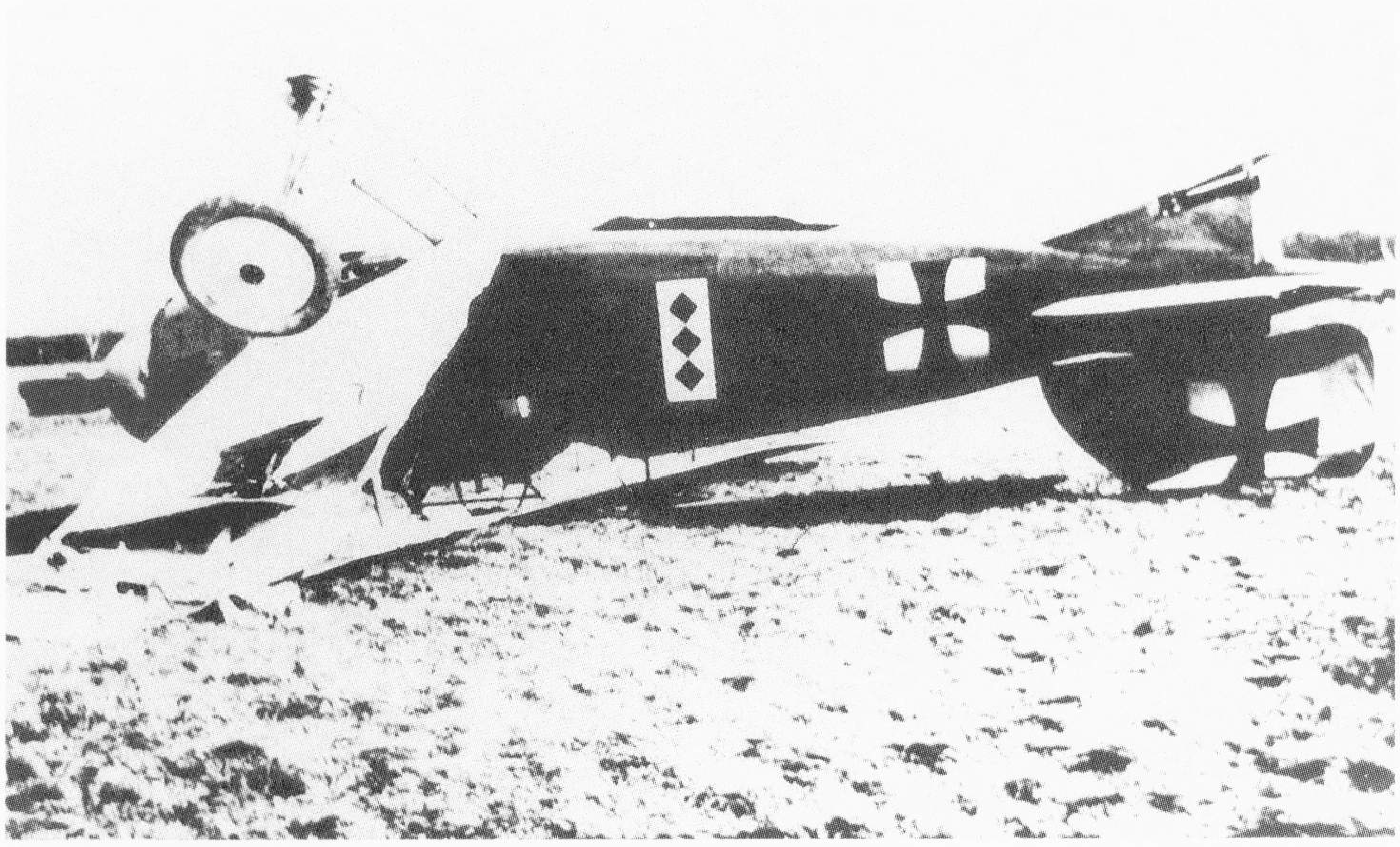


Ein Albatros D-II (L.V.G.) der Jasta 16 im Fluge - es ist nicht bekannt, ob es sich dabei um die Maschine von Lt. Otto Kissenberth handelt.
Foto: Lukasz Ulatowski

nehmen wollte (z.B. eine wichtige Straßenkreuzung, ein Nachschublager oder auch eine feindliche Geschützbatterie). Der Beobachter trug diese Ziele dann in seine spezielle Landkarte ein. Anschließend wurde der Zeitpunkt ausgemacht, an dem der Beschuß beginnen sollte. Bis dahin hatte der Pilot des Artilleriebeobachtungsflugzeuges Zeit, seine Maschine über die eigene Batterie zu bringen. Dort angekommen, ließ der Beobachter eine Antenne, ein langes Stück Kupferdraht mit einem Bleigewicht am Ende, aus dem Flugzeug herab. Der Draht wickelte sich bei den britischen Aufklärungsflugzeugen meist von einer Trommel im Flugzeugführersitz ab. Anschließend stellte der Beobachter seinen Sender ein und morste der Batterie am Boden seine Einsatzbereitschaft. Dort meldete dann ein Batteriefunker, daß auch die Batterie zur Feuereröffnung bereit sei und der Beobachter in dem Artillerieflugzeug forderte anschließend zur Feuereröffnung auf. Mittels eines Codes wurden die Einschläge der Geschosse beim Gegner dann vom Artilleriebeobachter genau gemeldet. Mit Angaben, wie z.B.: „zu weit, zu kurz, mehr links“ oder „mehr rechts“ u.ä. dirigierte der Beobachter von seinem Flugzeug aus das Feuer der ihm zugeteilten Batterie. Meistens lagen die Treffer bereits nach einem halben Dutzend Salven deckend im Ziel. In diesem Falle meldete der Beobachter „Alles in Ordnung“. Eine weitere wichtige Aufgabe des Artilleriebeobachters war auch das Erkennen und Melden gegnerischer Geschützbatterien. Vom Flugzeug aus war das Aufblitzen des Mündungsfeuers der feindlichen Kanonen deutlich zu erkennen, auch wenn ihre Stellung gut getarnt war. Es war dann die Aufgabe des Artilleriebeobachters, die eigene Batterie so schnell wie möglich auf die vom Boden aus nicht, oder nur schwer erkennbare gegnerische Geschützstellung einzuweisen. Auch in diesem Fall half ihm seine spezielle Landkarte, mit deren Hilfe er seiner Batterie am Boden den Standort des Gegners besser mitteilen konnte. Wenn die Zusammenarbeit zwischen dem Flugzeug und seiner Geschützbatterie gut klappte, konnte auch eine versteckte, feindliche Batterie innerhalb von ca. einer Viertelstunde zum Schweigen gebracht werden. Beim *Royal Flying Corps* hatten alle Piloten und Beobachter den strikten Befehl, die Stellungen gegnerischer Batterien sofort zu melden, gleichgültig, zu welchem anderen Auftrag sie eigentlich gestartet waren. Erst nach dieser Meldung, die unbedingte Priorität besaß, konnte der Aufklärer seinen ursprüngli-



Der Albatros D-II von Lt. Eberhard Baier, Jasta 16.

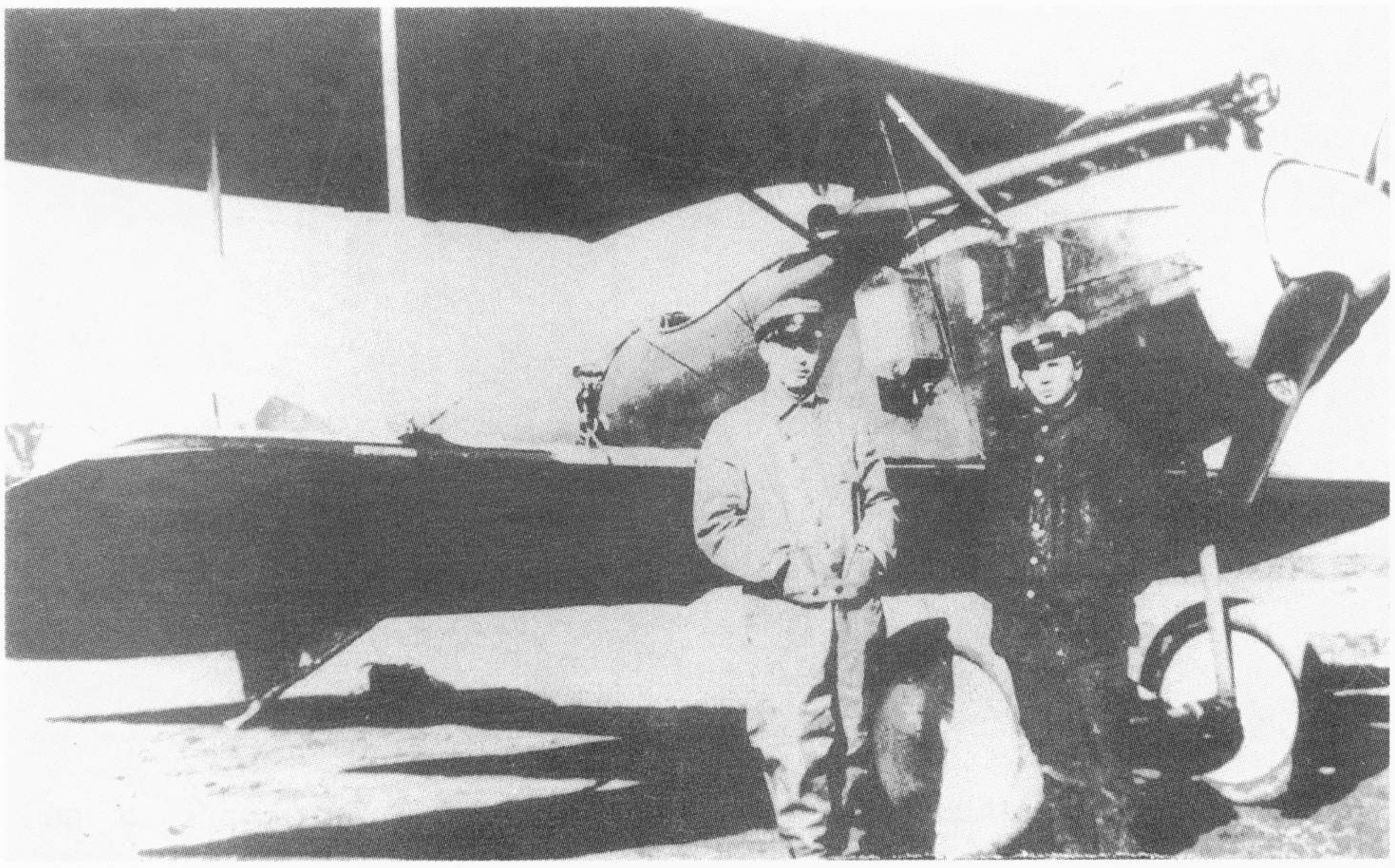


Dieser Anblick ist das Ergebnis einer Kollision der Leutnants Breitenbert und Hanstein von der Jasta 16.

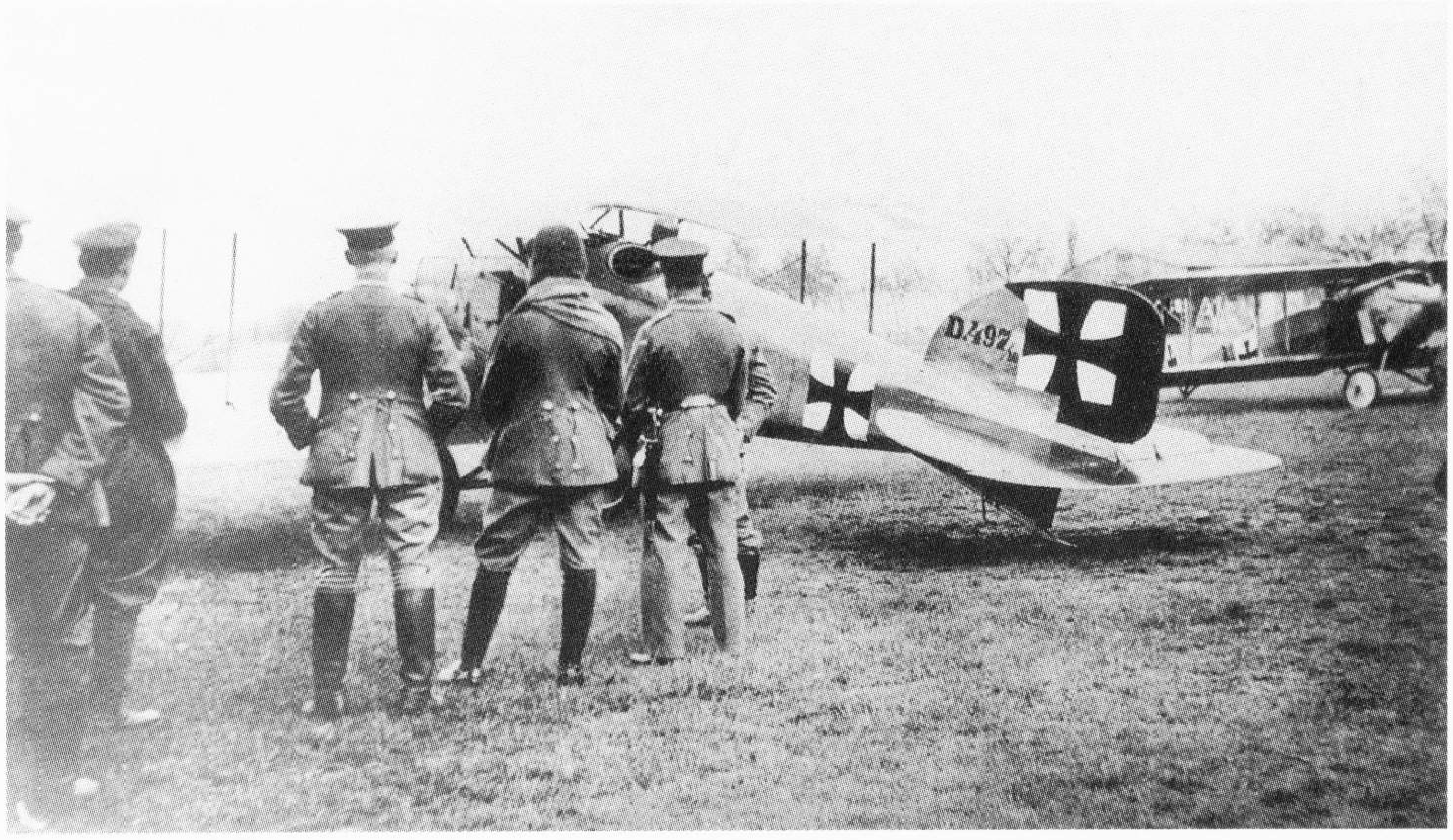
chen Auftrag weiter ausführen. Dadurch wird auch ersichtlich, wie wichtig die Luftüberlegenheit an der Front für beide Seiten war. Wenn die Artillerie keine Feuerleitung aus der Luft besaß und die eigenen Aufklärungsflugzeuge von feindlichen Jagdmaschinen ständig angegriffen, gestört und abgeschossen wurden, war die Wirkung des Artilleriefeuers bei weitem nicht so groß und die meisten Geschosse gingen ins Leere. Zwar besaß die Artillerie beider Seiten auch Beobachter, welche auf Anhöhen, in Kirchtürmen oder auf Bäumen saßen, doch waren diese Beobachtungspunkte zur erfolgreichen Feuerleitung weitaus schlechter geeignet, als fliegende Beobachter. So saßen dann auch in zahlreichen Fesselballons entlang der Frontlinie Artilleriebeobachter. Doch für den Einsatz dieser Beobachtungsballons war die eigene Luftüberlegenheit noch wichtiger, da diese den gegnerischen Jagdflugzeugen schutzloser ausgeliefert waren, als die Artilleriebeobachtungsflugzeuge.

Eine weitere wichtige Funktion der Aufklärungsflugzeuge waren die Infanterieflüge. Sie stellten eine Verbindung zwischen den Fronteinheiten und deren Bataillons- und Brigadestäben dar. Da. z.B. während einer Offensive mit der Störung der anderen Kommunikationsmittel (Telegraphie, Melder usw.) zu rechnen war, stellten die Infanterieflugzeuge eine der schnellsten und sichersten Meldevorrichtungen im Einsatz dar. Es kam während eines Vorstoßes der Bodentruppen recht häufig vor, daß einzelne Truppenteile im Rahmen eines Gefechtes vom Nachschub abgeschnitten wurden und sich entweder nur unter größten Schwierigkeiten oder überhaupt nicht bei ihren Stäben melden konnten. Diese wiederum konnten ihr Vorgehen dann nicht weiter planen, da sie nur auf Vermutungen angewiesen waren, in welcher Lage und an welchem Ort sich die entsprechende Fronteinheit befand. Hier erwiesen sich die Aufklärungsflugzeuge als sehr hilfreich, da sie in geringer Höhe fliegend, leicht die eigenen Leuchtsignale erkennen konnten, welche zu vorher vereinbarten Zeiten von den Bodentruppen gegeben wurden. Der Beobachter des Aufklärers markierte diese Lichter auf seiner Landkarte und schrieb seine Feststellung auf ein Stück Papier, welches er in einen Nachrichtensack steckte. Bei den britischen Truppen war der Bataillonsstab zur Erkennung aus der Luft mit einem halbkreisförmigen, weißen Tuch markiert, welches auf dem Boden ausgelegt war. Dorthin flog dann das Infanterieflugzeug und warf seinen Nachrichtensack über der Markierung ab. Auf diese Weise gelangten Informationen über die Standorte vermißter Truppenteile innerhalb kurzer Zeit an die Battaillonsführung, welche damit wieder neu disponieren konnte. Bei den britischen Truppen wurden auch Versuche mit einer am Boden angebrachten, schwarz-weißen Jalousie gemacht, mit welcher man dem Infanterieflugzeug Nachrichten übermitteln konnte. Auch besaßen manche Infanterieflugzeuge eingebaute Signalhörner (*Klaxon*-Hörner), mit denen die gesuchten Bodentruppen aufgefordert wurden, ihre Lichtsignale anzuzünden, um sie leichter auffinden zu können. In der Praxis zeigte es sich dann allerdings, daß die Infanterie während eines Gefechtes oft nicht dazu bereit war, Lichtzeichen für die eigenen Infanterieflugzeuge zu geben, da sie damit auch das Interesse jedes feindlichen Maschinengewehres und jedes gegnerischen Geschützes auf sich zog. Da sich die Infanterieflugzeuge inzwischen aber an das Fliegen tief über der Frontlinie, mit all den damit verbundenen Gefahren und dem Beschuß vom Boden aus gewöhnt hatten, gingen sie im Laufe der Zeit so tief über die Schützengräben herunter, daß die Besatzungen mit bloßem Auge erkennen konnten, welche Uniformen die Soldaten darin trugen. Diese Art der Erkundung war natürlich viel genauer, aber auch wesentlich gefährlicher, da es auch vorkam, daß Infanterieflugzeuge durch Geschosse der eigenen Artillerie getroffen wurden.

Und schließlich führten die Aufklärungsflugzeuge beider Seiten auch Tiefangriffe mit Maschinengewehren, Bomben und



Vfw. Hugo Stöber von der Jasta 16 vor einem Albatros D-II.



Die Jasta 16 wurde am 1. November 1916 aufgestellt.

Handgranaten zur Unterstützung der eigenen Infanterie durch. So wird deutlich, warum diese „Arbeitspferde“ der Fliegertruppen ein wichtiges Ziel für die gegnerischen Jagdflugzeuge darstellten.

Am frühen Nachmittag des 16. Oktober 1916 war Boelcke – der bis dahin erfolgreichste Jagdflieger des Krieges – wieder mit vier Kameraden seiner *Jasta 2* an der Front auf Patrouille. Kurz nach 14.00 Uhr entdeckte er eine *Royal Aircraft Factory B.E.2d,* welche als Artilleriebeobachter das Feuer britischer Batterien leitete. Gleich beim ersten Anflug wurde der offenbar überraschte Gegner von Boelcke schwer getroffen. Die *B.E.2d* geriet sofort ins Trudeln und schlug auf Höhe der vordersten britischen Linien unter Entwicklung einer gewaltigen Staubwolke auf.

Die Besatzung des britischen Aufklärungsflugzeuges, Sgt. Barton und Lt. Catte, fand dabei den Tod.

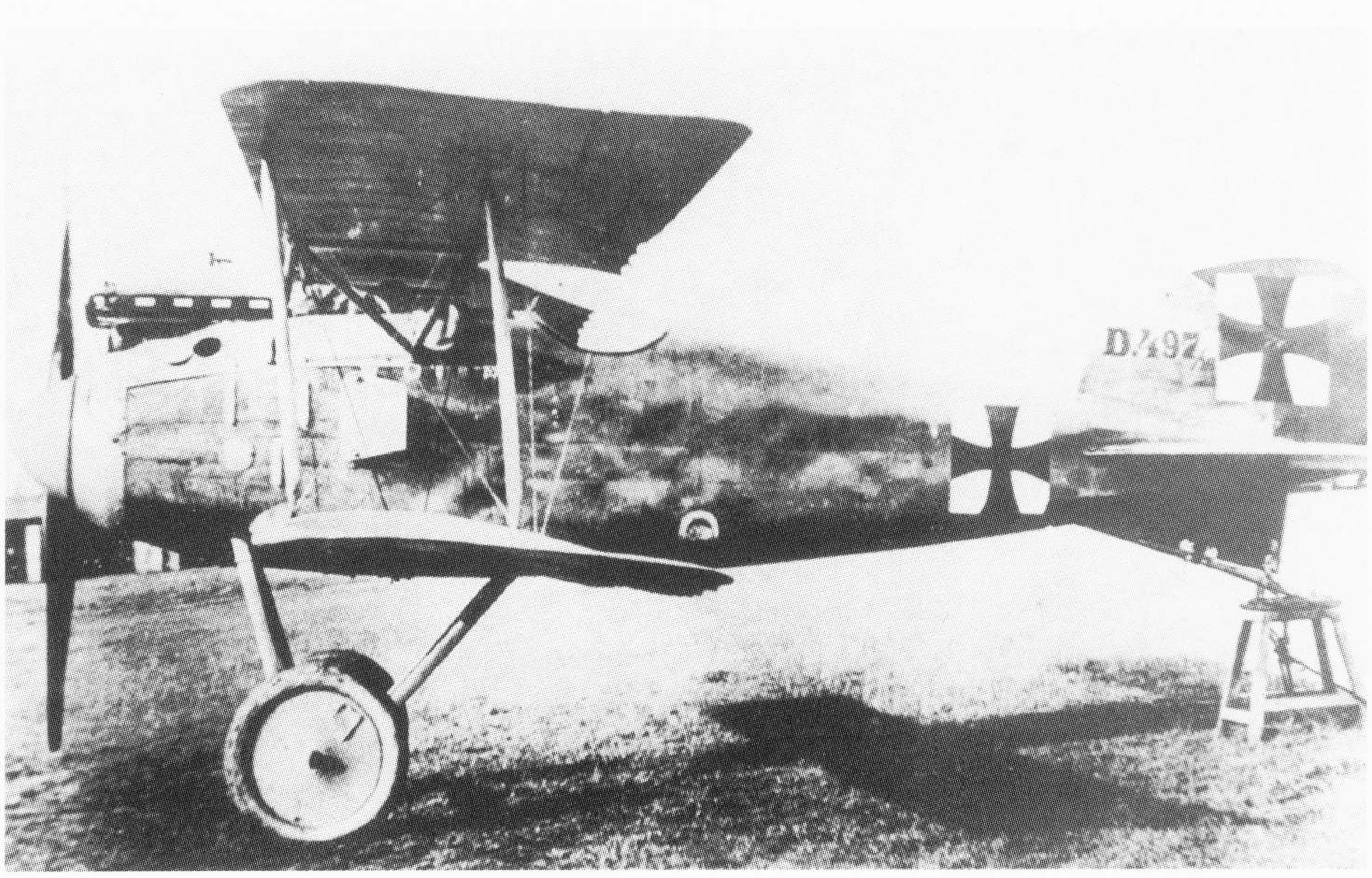
Am Abend desselben Tages trafen mehrere *Albatros D-II* der *Jasta 2* auf eine Formation von sechs *De Havilland D.H.2.* Beim nun folgenden Luftkampf stellte Boelcke den *De Havilland Scout* von Lt. Byrne. Gleich beim ersten Anflug traf er den englischen Piloten schwer. Die *D.H.2* geriet ins Trudeln und Boelcke beobachtete seinen Gegner, der sein Flugzeug nicht mehr aus dem Sturzflug herausbrachte, bis zu dessen Aufschlag. Danach wandte er sich wieder dem Geschehen in der Luft zu. Seine Staffel war währenddessen noch mit den englischen Gitterrumpfdoppeldeckern beschäftigt. Nun suchte sich auch Boelcke einen neuen Gegner und entdeckte eine weitere *D.H.2,* welche er sofort angriff. Der englische *Pusher* wehrte sich verbissen und der nun folgende Luftkampf endete kurz über dem Boden. Dann gelang es dem britischen Piloten, sich von Boelcke's *Albatros D-II* zu lösen und über die Frontlinie zu seinem eigenen Flugplatz zurückzukehren. An diesem, für die *Jasta 2* erfolgreichen Tag (es wurden insgesamt fünf Luftsiege erzielt) schoß Hptm. Oswald Boelcke seinen 34. und 35. Gegner ab. Auch die Leutnante von Richthofen und Sandel meldeten an diesem Nachmittag je einen Luftsieg.

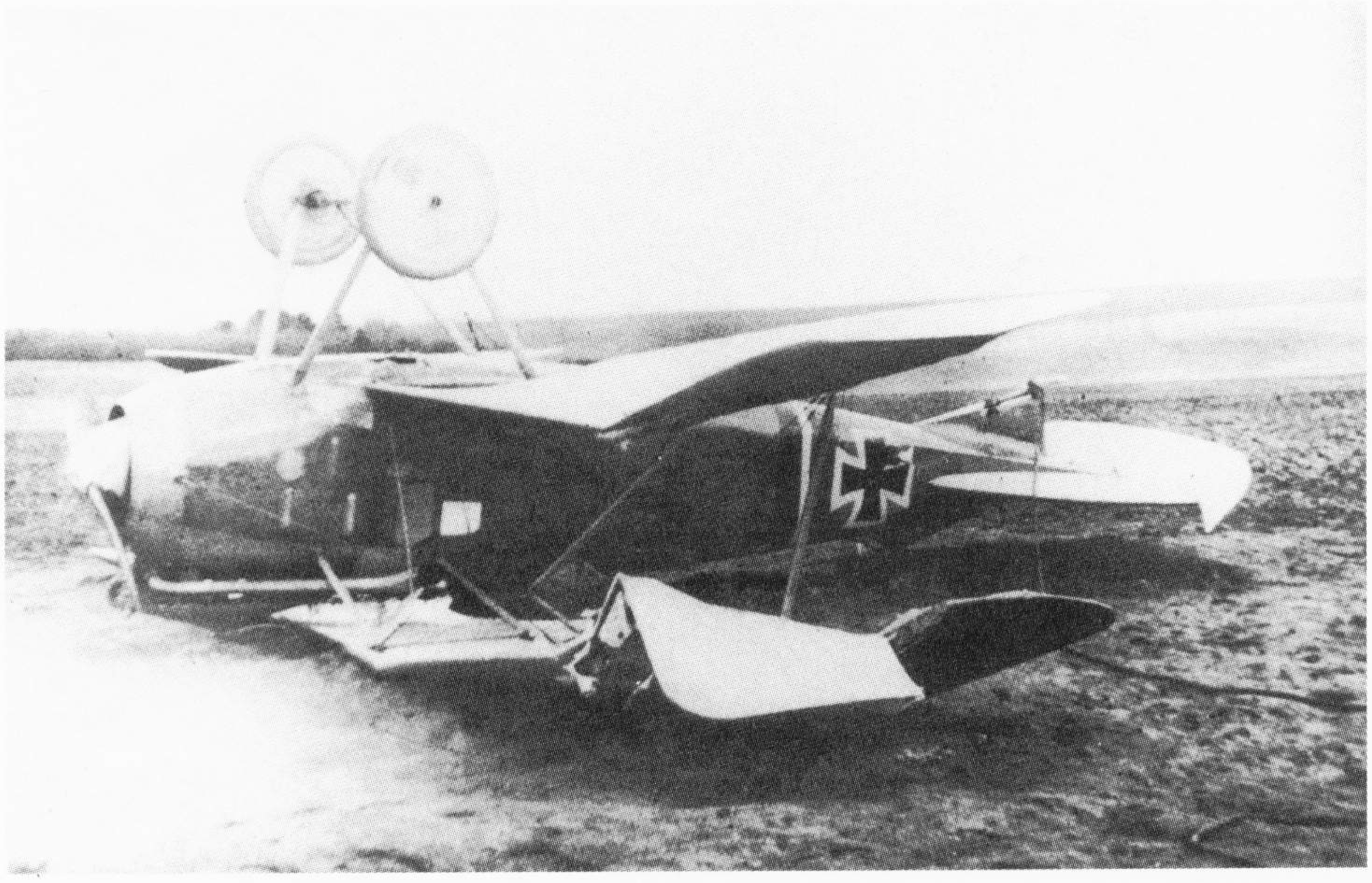
Von Mitte September bis Mitte Oktober 1916 gelang es der *Jasta 2*, insgesamt 40 feindliche Flugzeuge abzuschießen. Deutsche Berichte zeigen, daß in diesen beiden Monaten bei 39 Eigenverlusten, total 211 Flugzeuge der *Entente* zum Absturz gebracht wurden, „nicht zuletzt wegen Boelcke und der von ihm geführten Jagdstaffel“, freute sich Ernst von Hoeppner, der Kommandierende General der Luftstreitkräfte (Kogenluft).

Am 26. Oktober 1916 fanden zwei große Luftkämpfe statt, in die drei *Squadrons* des *Royal Flying Corps* verwickelt waren. Die erste Begegnung begann gegen 07.25 Uhr nahe Bapaume zwischen fünf *De Havilland D.H.2* der *No 24th Squadron (RFC)* und ca. einem knappen Dutzend deutscher Maschinen, darunter *Halberstadt D-II* und *Albatros* -Jagdeinsitzer. Das hohe Tempo des Luftkampfes machte es unmöglich, Resultate zu beobachten. Diesmal gelang es den deutschen Flugzeugführern trotz ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit nicht, entscheidende Treffer bei den wendigeren *D.H.2* anzubringen. Nach und nach brachen die *Halberstadt D-II* und die *Albatros*-Jagdeinsitzer den Kampf ab, sodaß schließlich nur mehr etwa die Hälfte der deutschen Jagdflugzeuge am Ort des Geschehens verblieb. Der Luftkampf verlief ohne besondere Ergebnisse, denn alle *D.H.2* erreichten ihre Heimatbasis und einer der britischen Piloten wurde während des Luftkampfes leicht verwundet. Die englischen Piloten stellten nach der Landung fest, daß die *Halberstadt*-Jagdeinsitzer nicht so wendig wie ihre *De Havilland D.H.2* waren und auch während des Kurvens meistens an Höhe verloren. Die neuen *Albatros D*-Flugzeuge hingegen waren im Steig- und Sturzflug klar überlegen, wenngleich ebenfalls nicht so wendig wie ihre englischen Gegner.

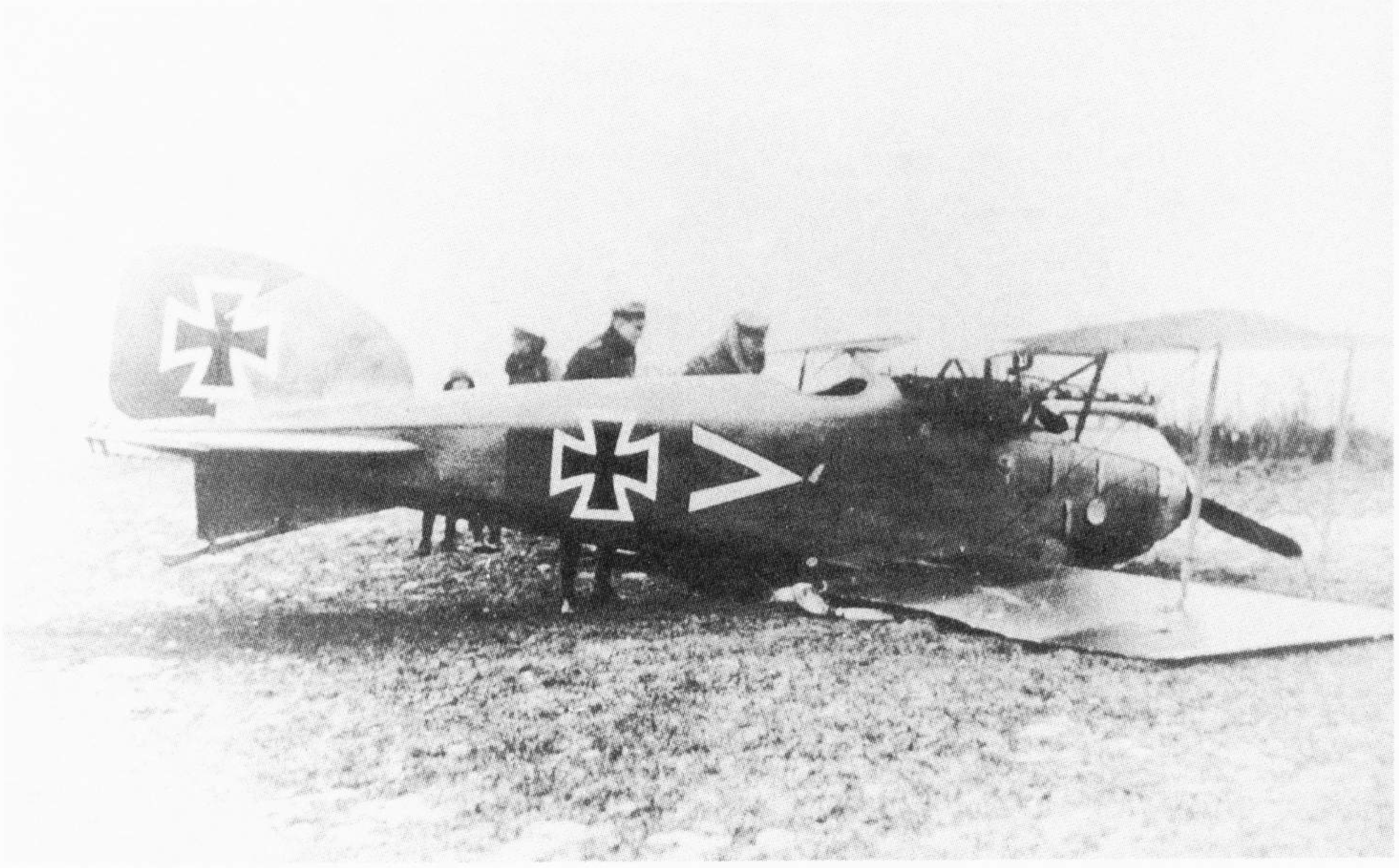
Am Nachmittag dieses Tages fanden weitere Luftkämpfe statt. *Albatros D-II* der *Jasta 2*, wieder geführt von Hptm. Boelcke, schossen drei britische Artilleriebeobachter vom Typ *Royal Aircraft Factory (R.A.F.) B.E.2d* bzw. *B.E.2c* ab, welche zu drei verschiedenen *Squadrons*

Der Albatros D-II D.497/16 wurde bei der Jasta 16 von Lt. Friedrich Grünzweig geflogen.





Ein bruchgelandeter Albatros D-II der Jasta 17.



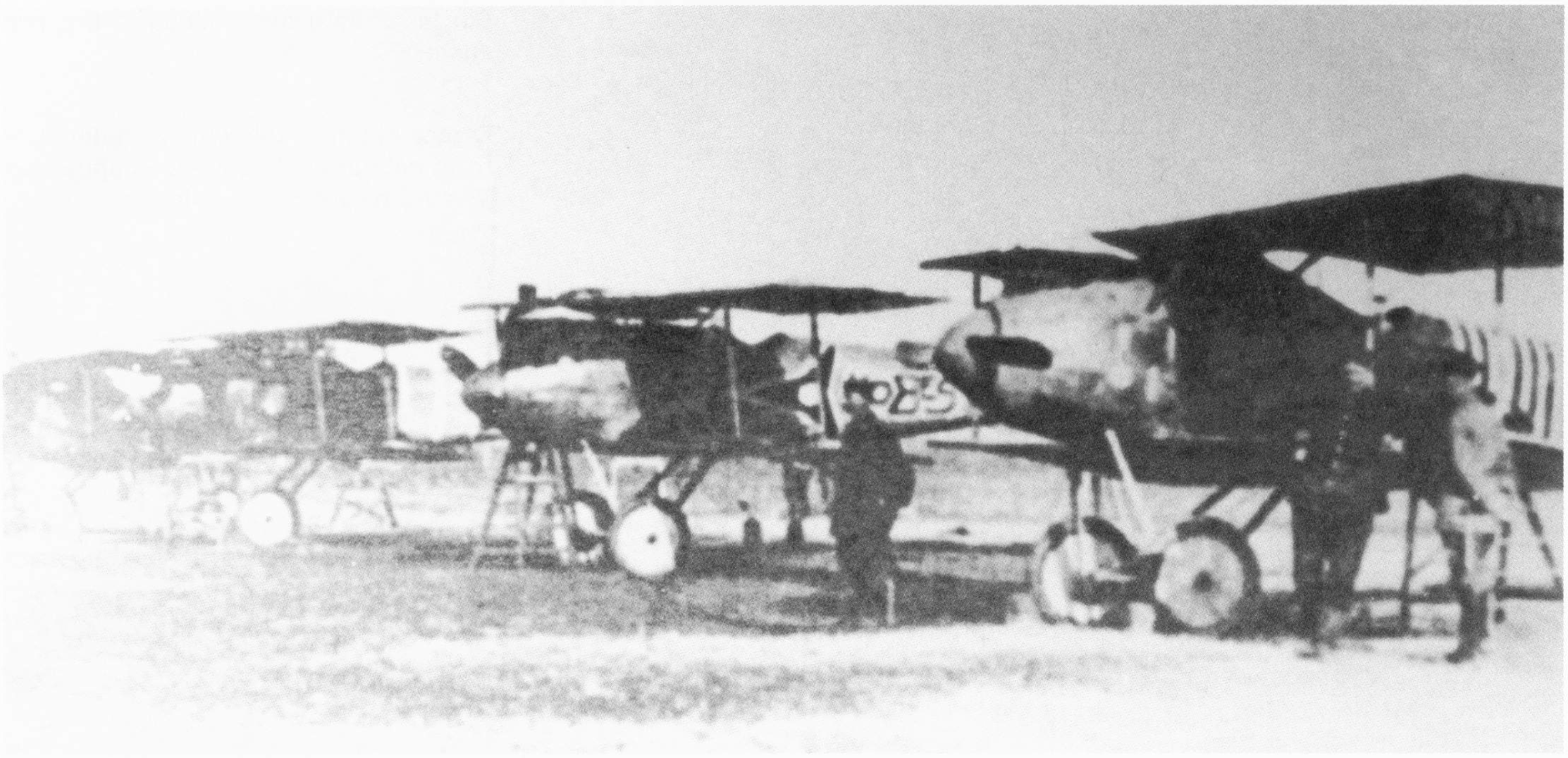
Dieser Albatros D-II wurde an der Ostfront bei der FA 21 von Lt. Knappe und Vfw. Richard Scholz geflogen.

des *RFC* gehörten. Wiederum ging einer dieser Abschüsse auf das Konto von Hptm. Oswald Boelcke. Es war sein 40. und letzter Luftsieg.

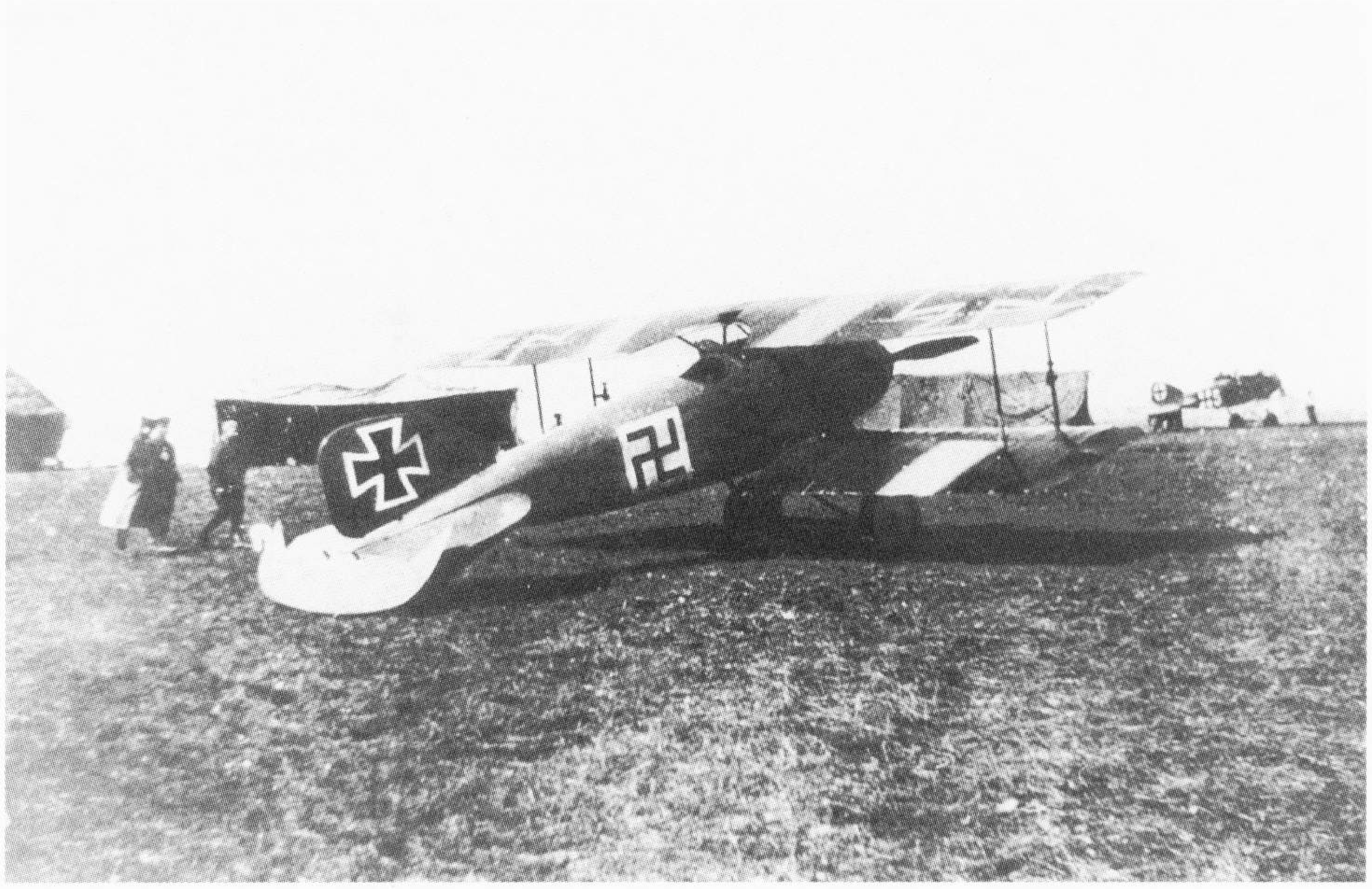
Captain E. L. Foot der *No 60th Squadron (RFC)* in seiner *Nieuport Ni.17* (A162) – dieses französische Jagdflugzeug wurde in 13 Staffeln des *Royal Flying Corps* und des *Royal Naval Air Service (RNAS)* verwendet – und eine *De Havilland D.H.2* der *No 32nd Squadron (RFC)* versuchten, den bedrängten Aufklärern zu Hilfe zu kommen. Capt. Foot (der nach englischen Angaben bereits fünf Luftsiege erzielt hatte) wurde jedoch von Lt. Hans Imelmann (nicht zu verwechseln mit dem deutschen Fliegeras Oblt. Max Immelmann) in seinem *Albatros D-II* ausmanövriert und zum Wegtauchen gezwungen. Imelmann stieß Foot nach und setzte dessen *Ni.17* knapp über dem Boden durch Treffer in den Benzintank in Brand. Capt. Foot konnte seine Maschine notlanden und den Flammen unverletzt entkommen. Dies war Imelmann's dritter von insgesamt sechs Luftsiegen.

Zwei Tage später, am 28. Oktober 1916, patrouillierten die Lieutenants A. G. Knight und A. E. McKay der *No 24th Squadron (RFC)* mit ihren *D.H.2* über Pozziéres, als sie von sechs *Albatros* der *Jasta 2* angegriffen wurden. Über diesen Luftkampf gaben sie später folgenden Bericht ab:

„Die Deutschen zögerten etwa fünf Minuten, bevor sie angriffen. Dann kam einer im Sturzflug mit einem Sideslip unter die obere *D.H.2*, doch Lt. Knight griff ihn nicht an, da ihm dieses Manöver verdächtig vorkam. Gleich darauf stürzten sich die restlichen fünf *Albatros D-II* auf Lt. Knight, der versuchte, im ‚Korkenzieher‘ dem feindlichen MG-Feuer zu entkommen. Während dieses Kampfes tauchten sechs weitere deutsche Maschinen auf und erhöhten die Zahl der Feindmaschinen, die gegen die zwei *De Havilland D.H.2* vorgingen, auf zwölf. Einige von ihnen griffen jetzt auch Lt. McKay an. Die deutschen Jagdmaschinen tauchten im Turn zu den Hecks der *D.H.2,* doch diese wendeten auf engstem Raume unter den Feindflugzeugen. Die *D-II* wurden von diesem unerwarteten Manöver überrascht und stiegen wieder, um ihren Höhenvorteil nicht aufzugeben. Unterhalb der beiden Briten boten sich einige *Albatros D-II* als verlockende Ziele an. Die beiden *D.H.2*-Piloten war jedoch vorsichtig genug, um einen längeren Sturzflug auf die *Albatros'* unter ihnen zu vermeiden, bei dem sie leicht selbst die Beute der über ihnen kreisenden, schneller stürzenden deutschen Jäger werden konnten. Doch feuerten die *D.H.2* kurze Salven auf die ‚Lockvögel‘, sobald diese während des Kurvens in ihre Feuerlinie gerieten. Nach ungefähr fünf Minuten anstrengendem Luftkampf kollidierten zwei der deutschen Flugzeuge miteinander“. Hptm. Boelcke und Lt. Böhme kreisten mit anderen Kameraden der *Jasta 2* in ihren *Albatros D-II* über den beiden Engländern, als sie offenbar gleichzeitig beschlossen, die *D.H.2* von Lt. Knight anzugreifen. „Ein Feindflugzeug stieg nach rechts empor und seine linke obere Tragfläche kollidierte mit dem rechten Flügel einer anderen Feindmaschine, die gerade zu einem Sturzflug auf Lt. Knight ansetzte“, führt der Bericht der beiden britischen Flieger weiter aus, „man sah Flügelteile wegfliegen, dann stürzte eine der Maschinen auf Lt. Knight zu, während die andere nach links abdrehte. Nur eines der Flugzeuge sah man nach unten gehen und im Tiefflug nach Osten abdrehen, sodaß es nach kurzer Zeit außer Sicht kam“. Die beiden *D.H.2*-Piloten waren zu sehr mit den restlichen deutschen Jagdflugzeugen beschäftigt, um die beschädigte Maschine weiter beobachten zu können. Lt. Böhme, dem Piloten des sich vom Ort des Geschehens in Richtung Osten entfernenden *Albatros D-II* gelang es, die Kontrolle über sein Flugzeug zurückzugewinnen und Bertincourt zu erreichen, wo er sicher landete. Hauptmann Oswald Boelcke in der anderen Maschine hatte nicht soviel Glück. Es gelang ihm nicht mehr, seinen *Albatros* in die Gewalt zu bekommen und er stürzte mit ihm zu Tode. „Der Luftkampf setzte sich für weitere 15 Minuten fort und verlagerte sich dabei ostwärts“, schließt der Bericht der Lieutenants Knight und McKay. „Lt. Knight schloß während dieses ‚Dogfights‘



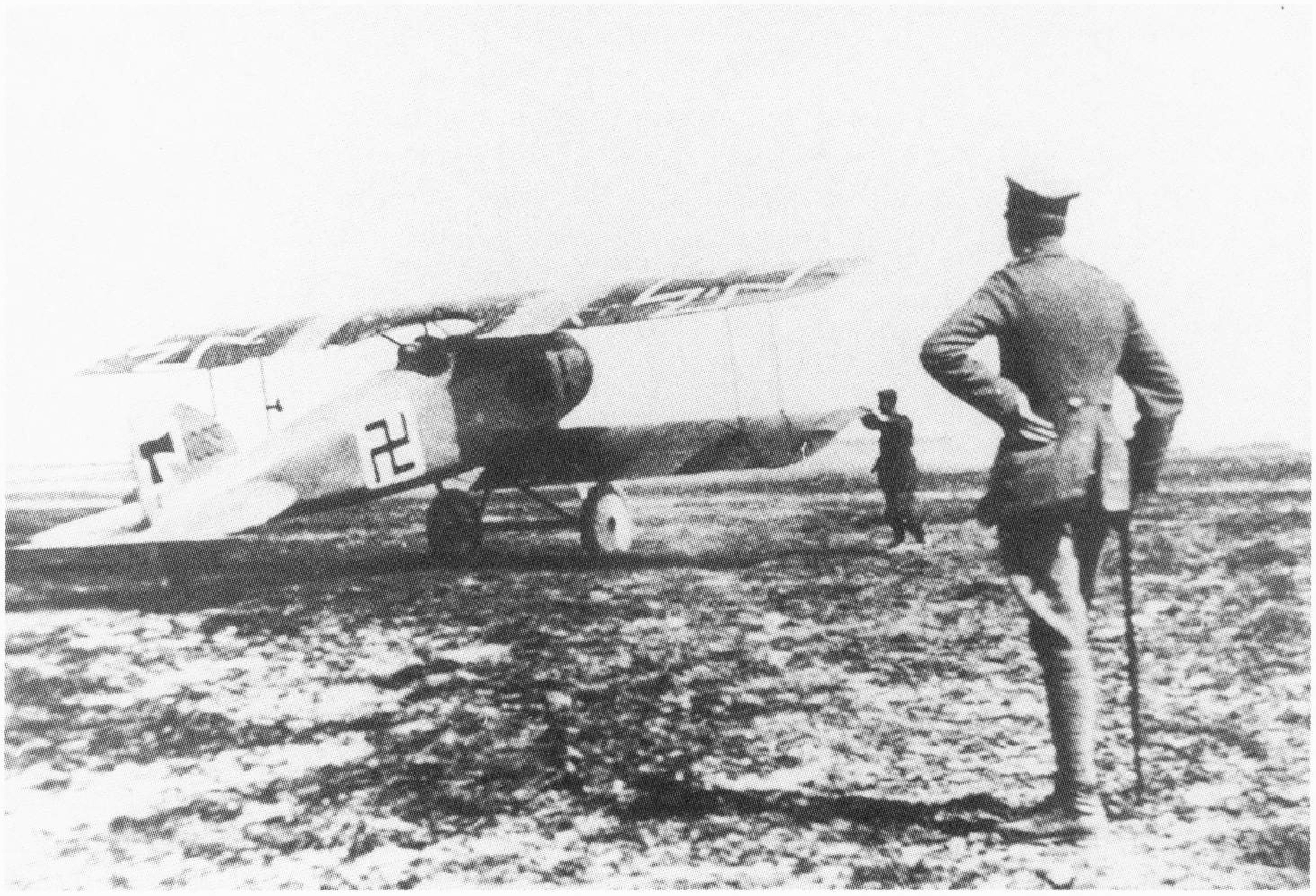
Der Albatros D-II D.1072/16 mit der Markierung „Kobes“ auf dem Rumpf wurde bei der Jasta 22 von Lt. Josef Jacobs geflogen.

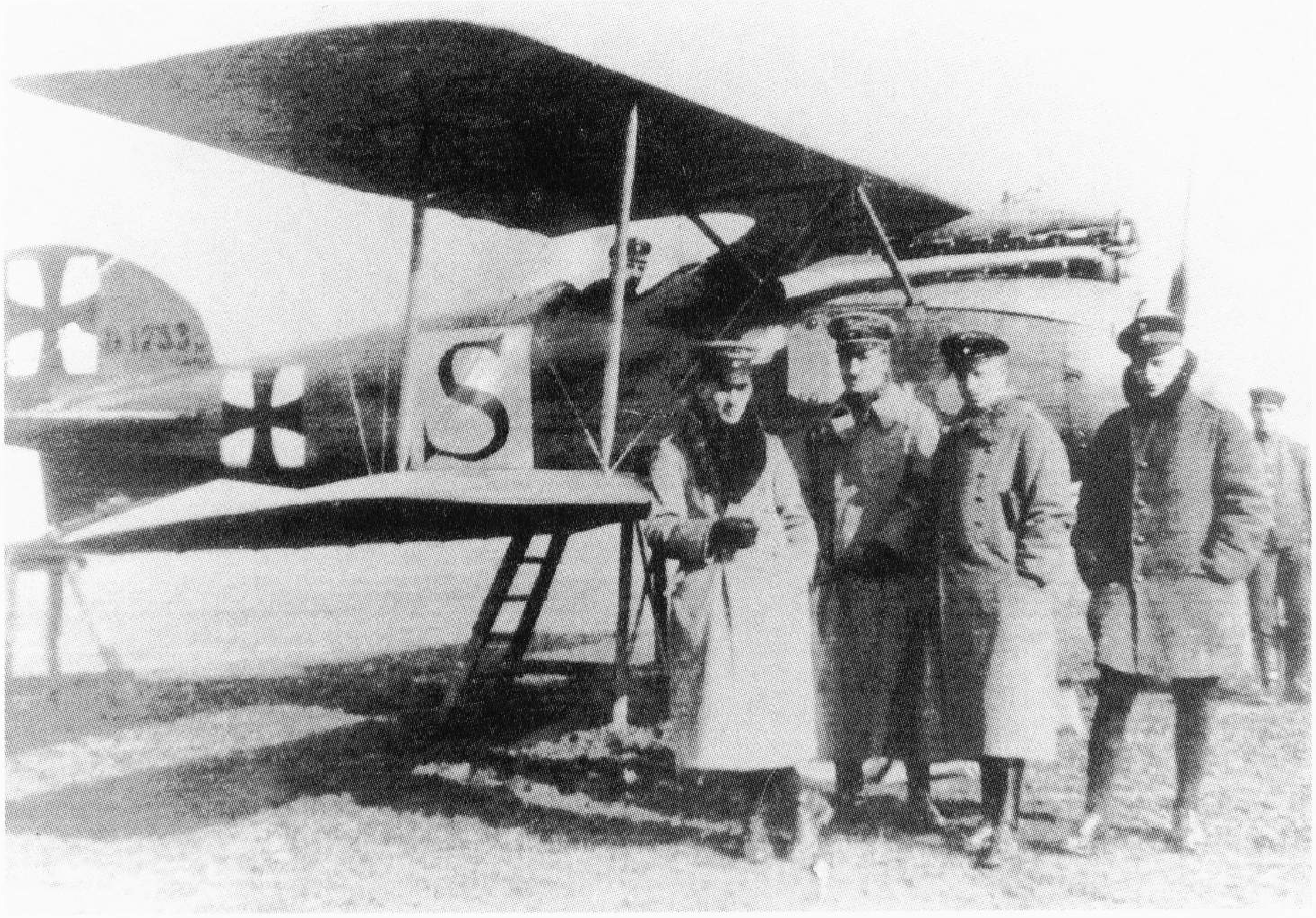


Diesen markanten Albatros D-II (L.V.G.) D.1069/16 sprechen manche Historiker der FA(A) 224 zu.
Foto: Michael Schmeelke

Andere Quellen ordnen den D.1069/16 der Jasta 22 zu. Foto:Jörg Mückler

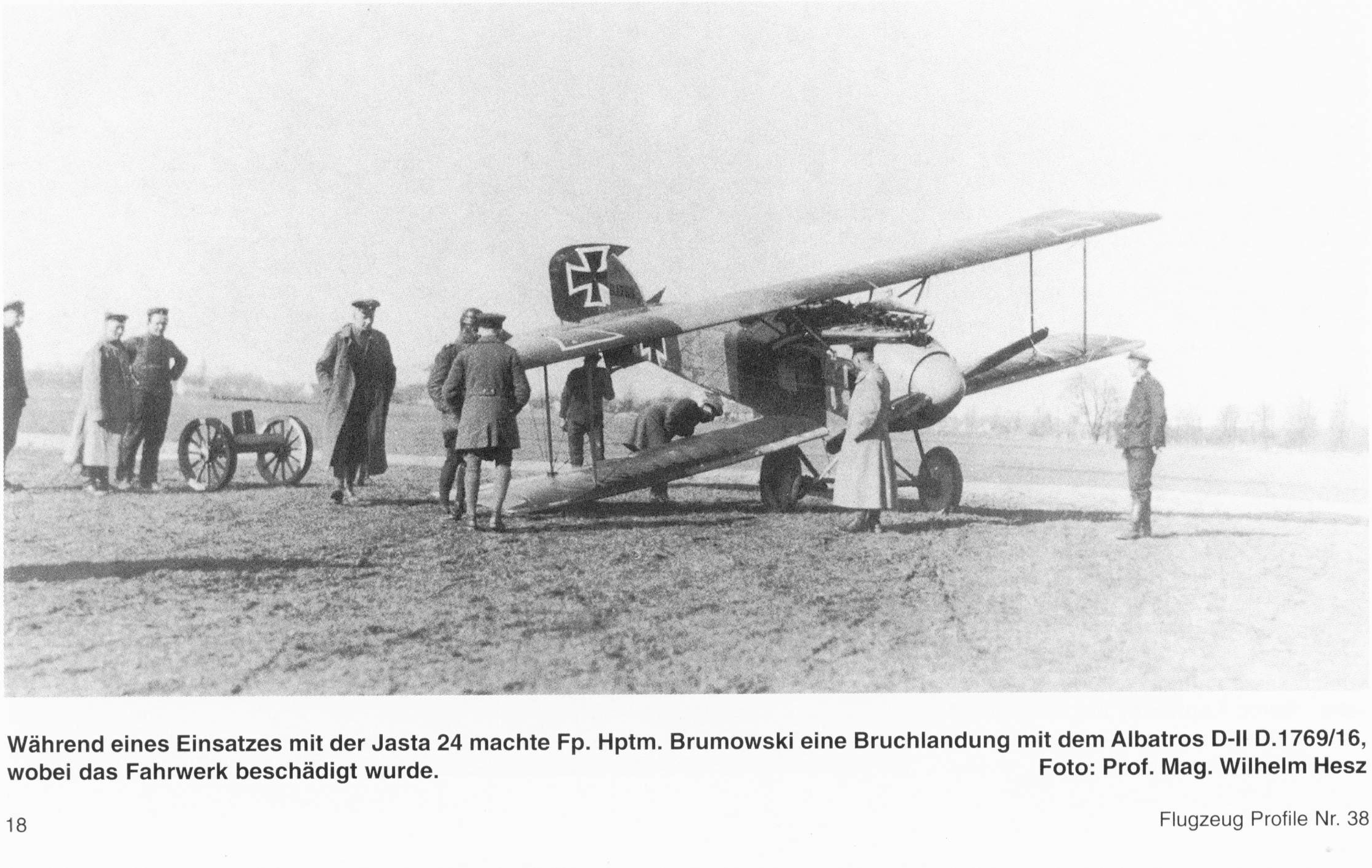
an McKay heran und beide befanden sich schließlich in ca. 1.600 m Höhe östlich von Bapaume, als die deutschen Flugzeuge den Kampf schließlich abbrachen und den beiden *D.H.2* die Rückkehr zu ihrem Heimatflugplatz ermöglichten."
(siehe auch Profile „Der Albatros D.II und seine Flugzeugführer“)
Der November 1916 begann mit starkem Wind und niedrigen Wolken. Der permanente Regen weichte den Boden so stark auf, daß auch am Boden keine größeren Truppenbewegungen vorgenommen werden konnten. Der kommende Winter – er sollte der strengste seit Jahren werden – kündigte sich an. In den ersten Tagen des Novembers 1916 fanden auf beiden Seiten der Front nur wenige Aktivitäten in der Luft statt. Der 9. Tag des November war strahlend und klar. Er sah den größten Luftkampf seit Ausbruch des Krieges im August 1914. Ein Versuch der *No 12th* und *13th Squadrons* der *III. Brigade des Royal Flying Corps,* die deutsche Munitionsverladestelle in Vraucourt zu bombardieren, brachte die *Jastas 1, 2* und *4* an den Ort des Geschehens. Bereits kurz nach dem





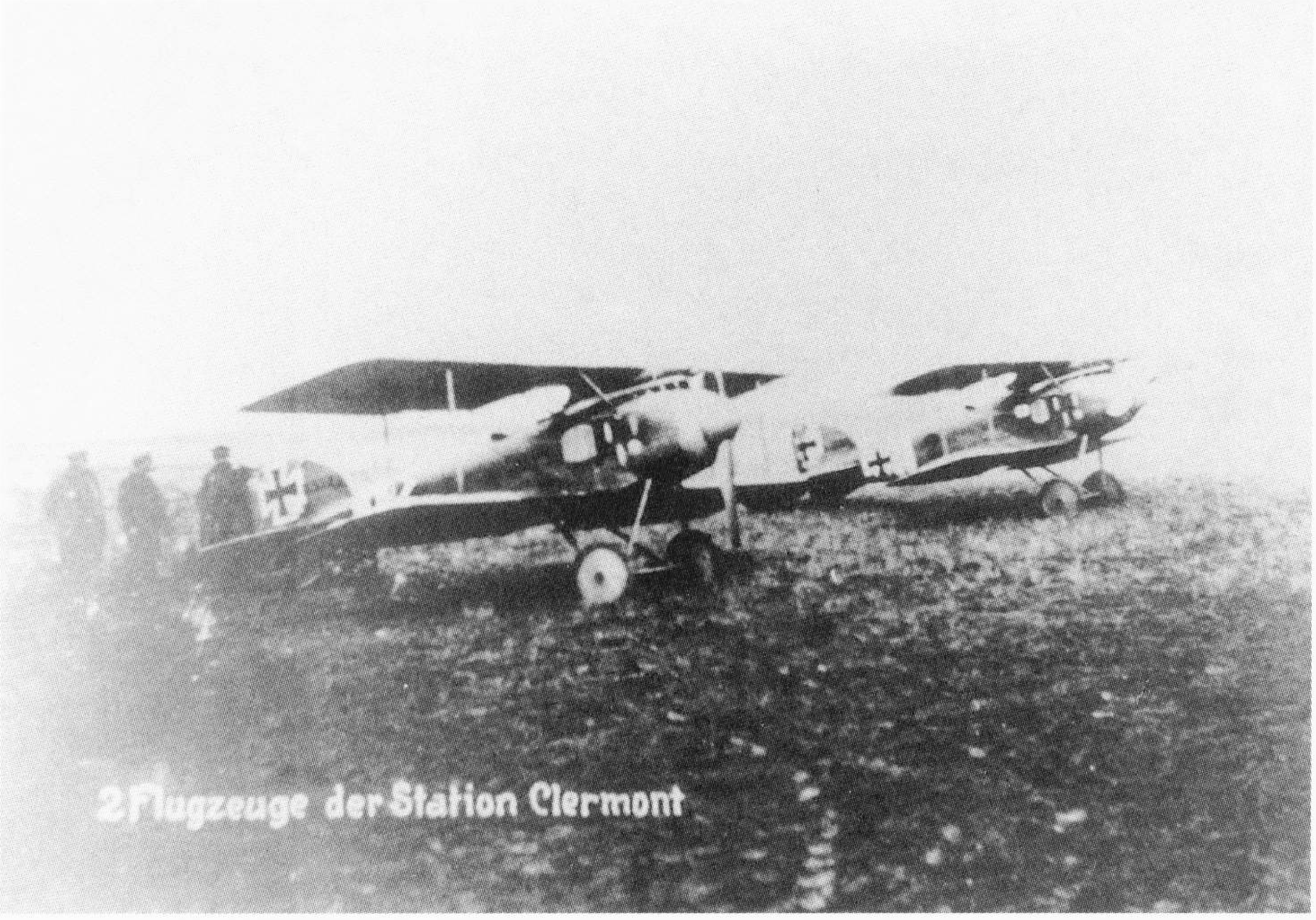
Zwischen dem 19. und 27. März 1917 besuchte das österreich-ungarische Flieger-as Fp. Hptm. Godwin Brumowski die deutsche Westfront und flog dort mit der Jasta 24 einige Einsätze auf dem Albatros D-II.

Überfliegen der Frontlinie wurden die beiden, mit ca. je einem Dutzend *R.A.F. B.E.2c* ausgerüsteten Squadrons attackiert. Je näher die britischen Bomber ihrem Angriffsziel kamen, desto intensiver wurden die Attacken der deutschen Jagdflieger, die in die Formation der beiden *B.E.2c*-Staffeln eindrangen. Der Begleitschutz der Engländer, bestehend aus *Royal Aircraft Factory F.E.2b* der *No 11th Squadron, De Havilland D.H.2* der *No 29th Squadron* und *Nieuport Ni.17* der *No 60th Squadron (RFC)* kämpfte verbissen, war aber den deutschen Angreifern unterlegen. Zwei *B.E.2c* wurden abgeschossen und der Pilot einer weiteren verwundet. An diesem Tag meldeten die Leutnante Manfred von Richthofen und Hans Imelmann je einen Luftsieg über eine *B.E.2c*. Der Begleitschutz verlor eine *Ni.17* und zwei *D.H.2*. Bei einer *F.E.2b* wurde der Beobachter getötet und der Pilot verwundet, sie erreichte jedoch noch ihren Einsatzflugplatz. An diesem Tag hatten die Piloten der *No 29th Squadron (RFC)* ihre erste Begegnung mit den neuen *Albatros*-Jagdflugzeugen und büßten dabei vier Maschinen ein. Die Abschüsse teilten sich die *Jastas 1* und *4*, bei denen Männer wie die Leutnants Gustav Leffers, Hans von Keudell und Otto Bernert zu Erfolgen kamen. Die Sergeants Noakes, James McCudden (erhielt als eines der größten Asse des *RFC* 58 Luftsiege angerechnet und brachte es bis zum Major, ehe er im Februar 1918 fiel) und Lt. Ball (nicht identisch mit dem englischen Fliegeras Albert Ball) wurden in ihren *De Havilland D.H.2* über Achiet-le-Grand von sechs *Albatros D-II* angegriffen. Der Luftkampf fand über den britischen Linien statt und dauerte 25 Minuten, in denen die *D.H.2* eng beisammen blieben und sich gegenseitig Deckung gaben. An eine offensive Kampfesweise seitens der Engländer war aufgrund der technischen Unterlegenheit ihrer Flugzeuge nicht zu denken. Plötzlich brachen die deutschen Maschinen den Kampf ab und zogen sich zurück. Arg gerupft machten sich die drei *D.H.2* auf den Heimweg nach Le Hameau. Die drei Piloten waren sich darüber einig, daß sie dieses Gefecht nur Dank der Manövierfähigkeit ihrer *De*



Während eines Einsatzes mit der Jasta 24 machte Fp. Hptm. Brumowski eine Bruchlandung mit dem Albatros D-II D.1769/16, wobei das Fahrwerk beschädigt wurde.

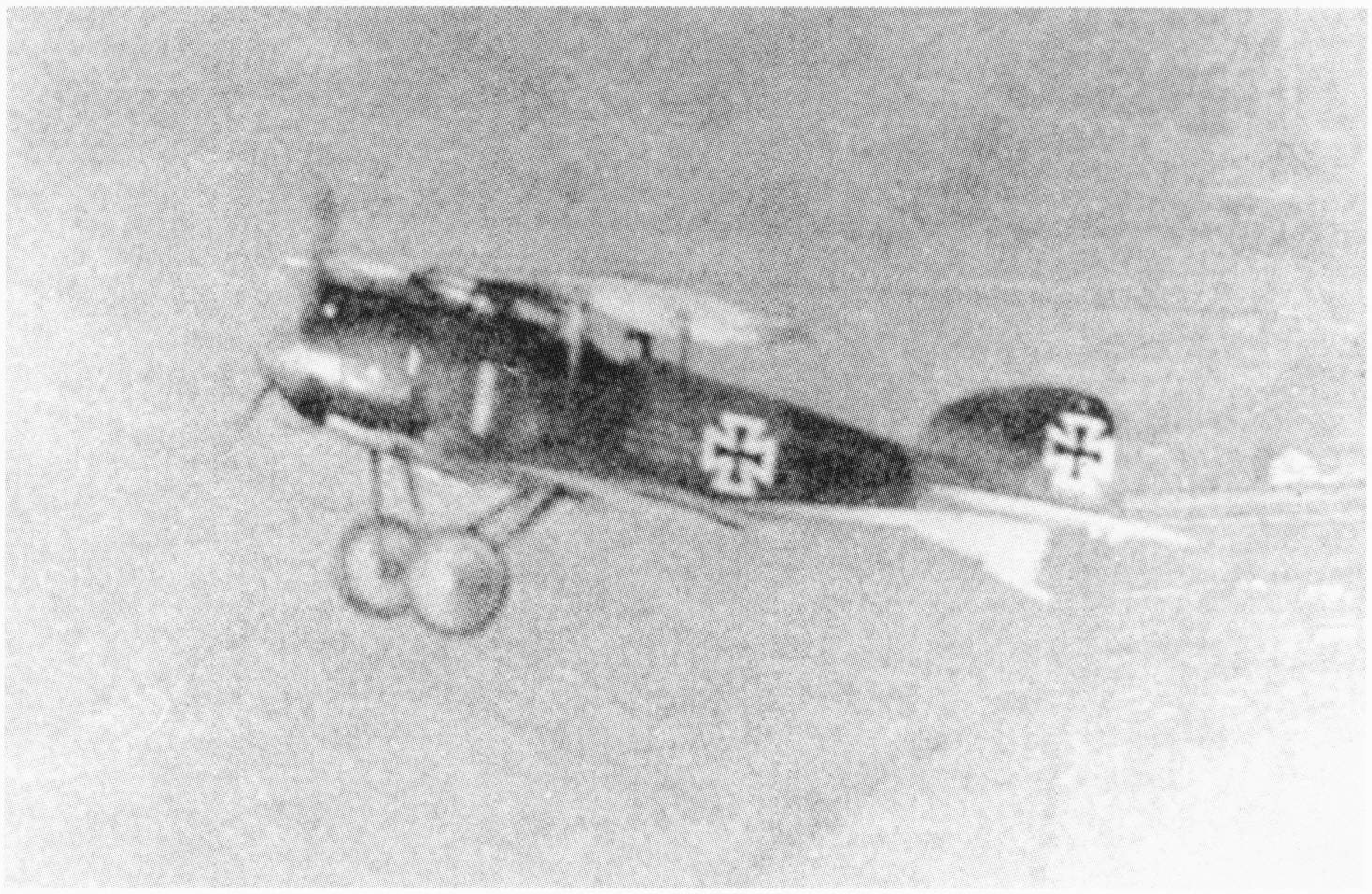
Foto: Prof. Mag. Wilhelm Hesz



Albatros D-II der Station Clermont.
Foto: Jörg Mückler

Der Albatros D-II bestach im Luftkampf besonders durch sein gutes Steigvermögen.

Havilland Scouts und ihrer Verteidigungstaktik überlebt hatten.
McCudden schrieb nach diesem Luftkampf in seinem Rapport: „Einer kam geradewegs zu mir herunter. Dann drehte er ab und ich hatte gute Sicht auf das Flugzeug, welches ich noch nie zuvor gesehen hatte. Er besaß einen Rumpf wie ein Fisch und die Flügelenden sahen wie abgeschnitten aus. Das Leitwerk hatte die Form eines Spatens. Wir hörten später, daß dieses Flugzeug der neue *Albatros*-Jagdeinsitzer sei. Wir setzten unsere Offensivpatrouillen fort, doch erreichten wir nicht viel, da dieser deutsche *Albatros* unseren *De Havilland Scouts (D.H.2)* sehr überlegen war.“
Die ersten größeren Verluste durch das neue deutsche Jagdflugzeug machten sich vor allem bei jenen Staffeln des *Royal Flying Corps* bemerkbar, welche die Typen *De Havilland D.H.2* und die *Royal Aircraft Factory F.E.8* (ein weiterer Jagdeinsitzer mit Gitterrumpf und Druckpropeller) flogen.
Am 14. November 1916 übernahm Vizefeldwebel Carl Holler bei der *Jasta 6* den *Albatros D-II* D.484/16. Schon am nächsten Tag flog er mit dem neuen Flugzeug seinen ersten Einsatz. Kurz nach 8.00 Uhr morgens startete die erste Kette der *Jasta 6,* geführt von Lt. Friedrich von Mallinckrodt. Der Auftrag lautete, an der französischen Front während des gleichzeitigen Angriffes deutscher Infanterie auf den Wald von Pressoir den Luftraum darüber für feindliche Aufklärungsflugzeuge zu sperren. Vzfw. Holler startete als drittes Flugzeug der ersten Kette. Gleich nach dem Start stießen die deutschen Flugzeuge auf eine geschlossene, niedrige Wolkendecke. Ein *Albatros D-II* der Kette verlor beim Flug durch die dichte Wolkendecke den Anschluß und sonderte sich vom Verband ab. Die restlichen Maschinen der Kette überstiegen die niedrigen Wolken und patrouillierten über ihrem Einsatzgebiet, ohne auf ein feindliches Flugzeug zu treffen. Nach Ablauf der Sperrzeit gab der Kettenführer das Zeichen zum Rückflug, worauf die *D-II* zum Gleitflug in Richtung Heimatflugplatz ansetzten. Auch Vfw. Carl Holler befand sich bei dem Verband, als in ca. 4.300 m Höhe plötzlich Öl aus dem Motor seines *Albatros D-II* auf seine Fliegerbrille spritzte und ihm die Sicht nahm. Seine Staffelkameraden verschwanden rasch aus sei-

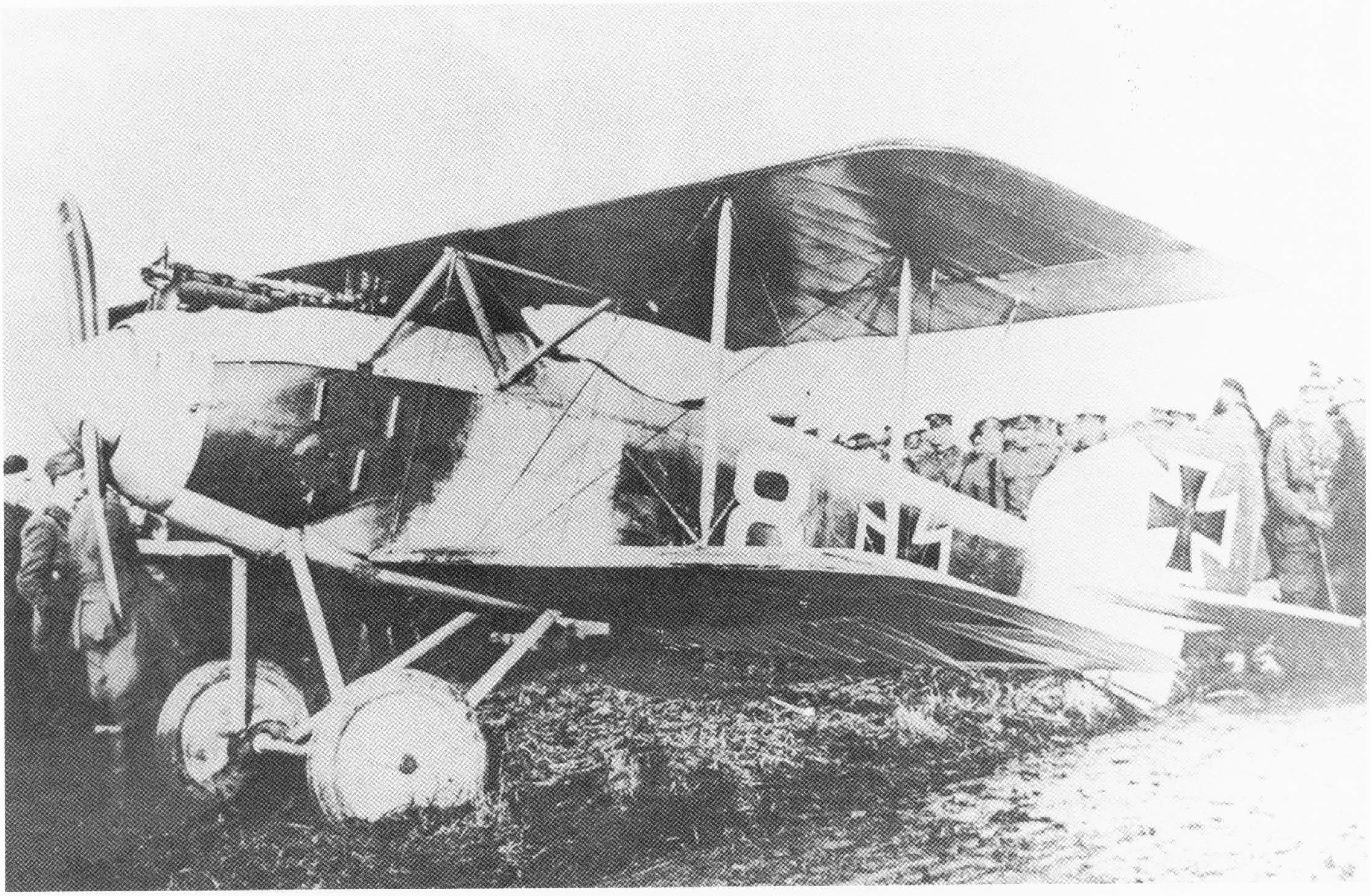


Auf einer Kuh gelandetes Flugzeug.

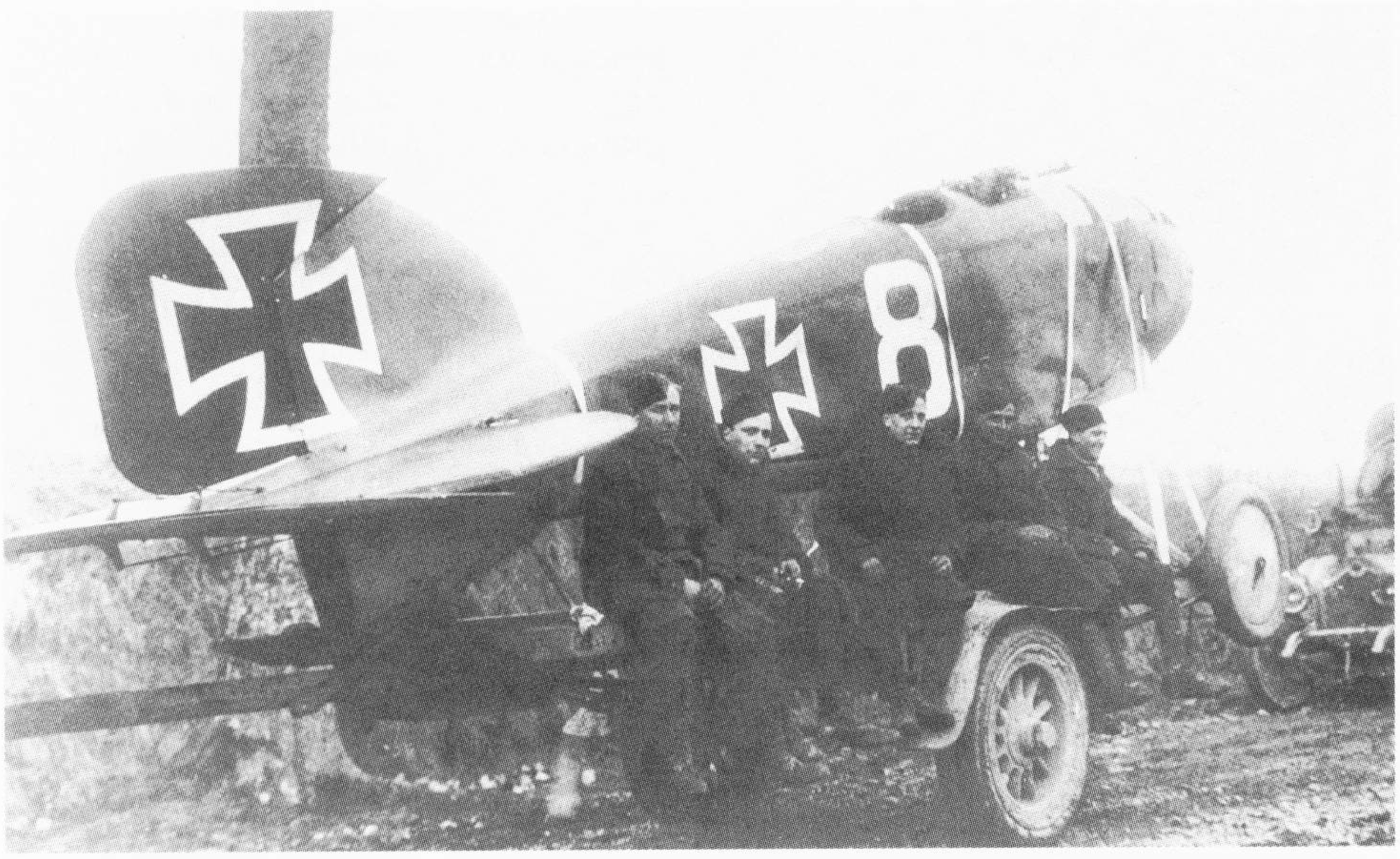
Wo immer der D-II auftauchte, erweckte er die Neugier zufällig Anwesender.
Foto: Jörg Mückler

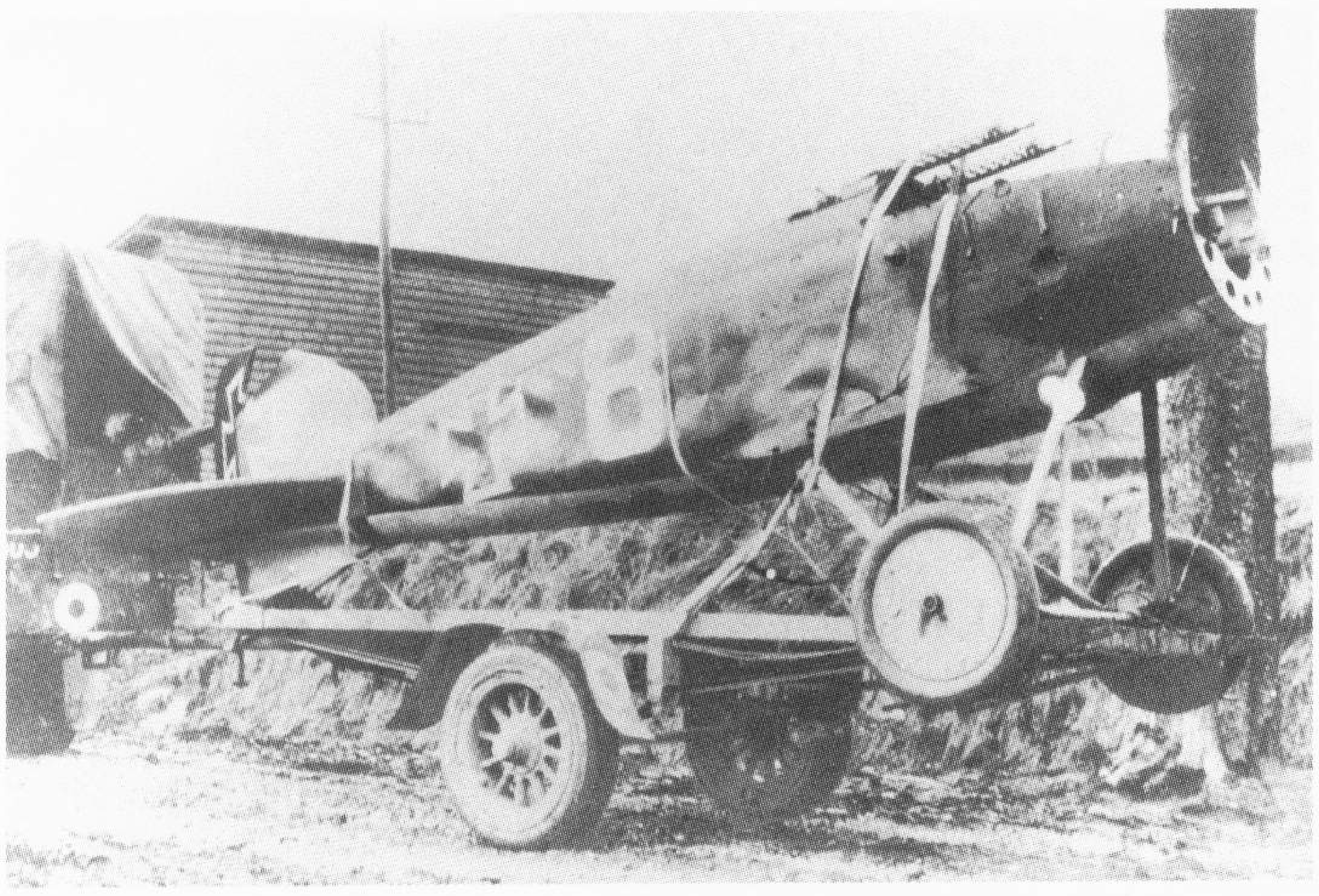
Zitat eines Fliegers: „Jede Landung, nach der man aus eigener Kraft weggehen kann, ist eine gute Landung.“

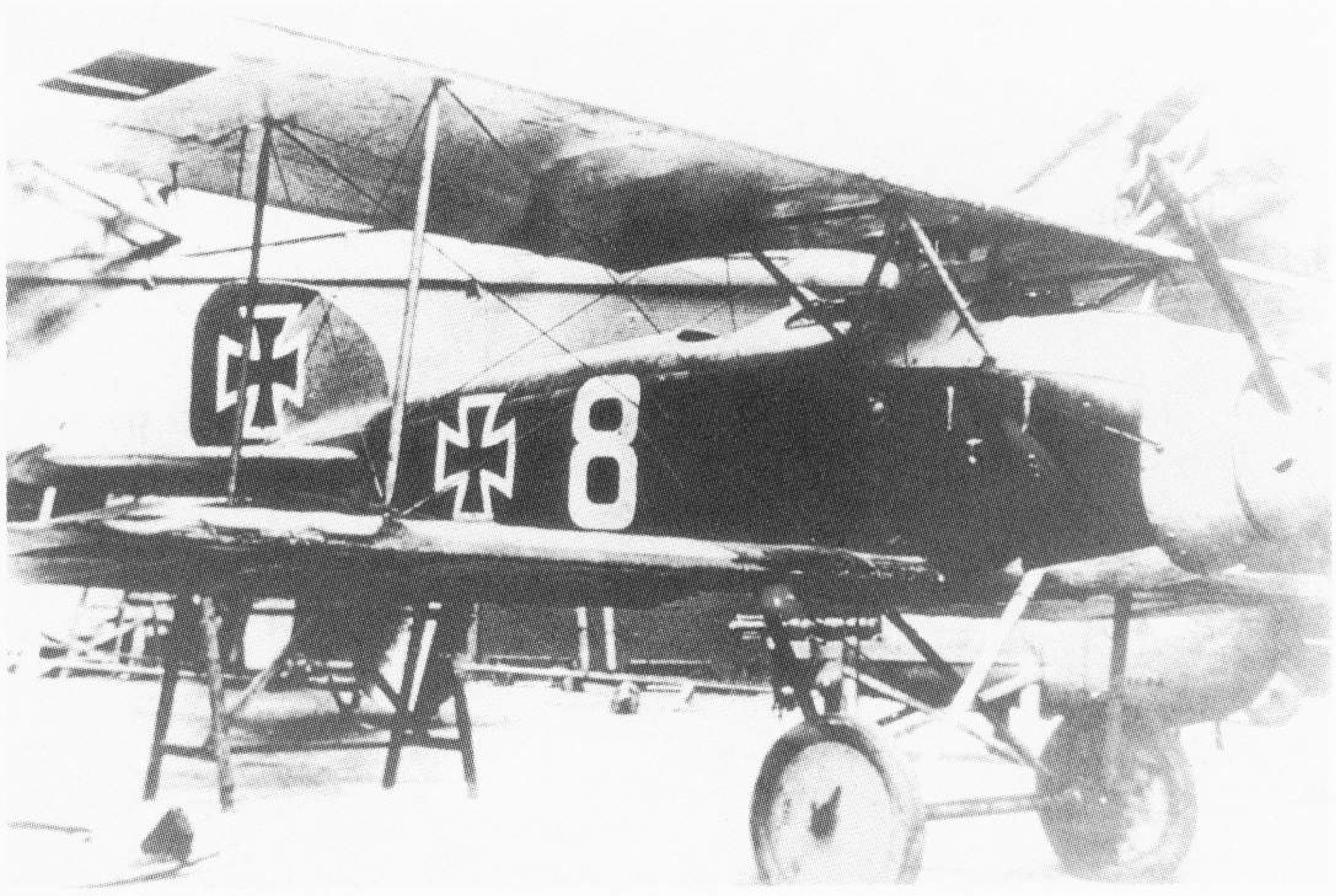
nem Blickfeld. In einer ersten Reaktion nahm er die Fliegerbrille ab, stellte jedoch gleich darauf fest, daß das ein Fehler gewesen war, denn das heiße Motoröl spritzte ihm nun in die ungeschützten Augen und erschwerte ihm die Orientierung erheblich. Er wußte, daß er so schnell wie möglich landen mußte um den Schaden zu beheben, denn mit diesem stetigen Ölverlust würde er es nie bis zu seinem Heimatflugplatz schaffen. Aufgrund der fehlenden Schmierung durch den andauernden Ölverlust würde sich der Motor seines Flugzeuges höchstwahrscheinlich innerhalb der nächsten 10 bis 15 Minuten „festfressen“ und mitten im Flug stehenbleiben. So tauchte Holler im Sturzflug durch die Wolkendecke, die bis ca. 60 m über den Boden reichte, hindurch und suchte verzweifelt einen Platz zum Landen. In der Nähe eines ihm unbekannten Dorfes, welches er trotz seiner extremen Lage vorsichtigerweise dreimal umkreiste, fand er ein zur Landung geeignetes Wiesenstück. Bei seiner glatten Landung rollte er über die Wiese auf eine von Pappeln begrenzte Landstraße zu. Nachdem er den Motor abgestellt hatte und in der näheren Umgebung niemanden sah, machte er sich auf die Suche nach der Quelle des Defektes. Er entdeckte auch bald den Schaden am Motor – das Öl-Zuleitungsrohr zur Nokkenwelle war gebrochen. Zuerst ließ Holler den Treibstoffvorrat des Nottanks in den Haupttank laufen, dann löste er die Schlauchverbindung zwischen den bei-



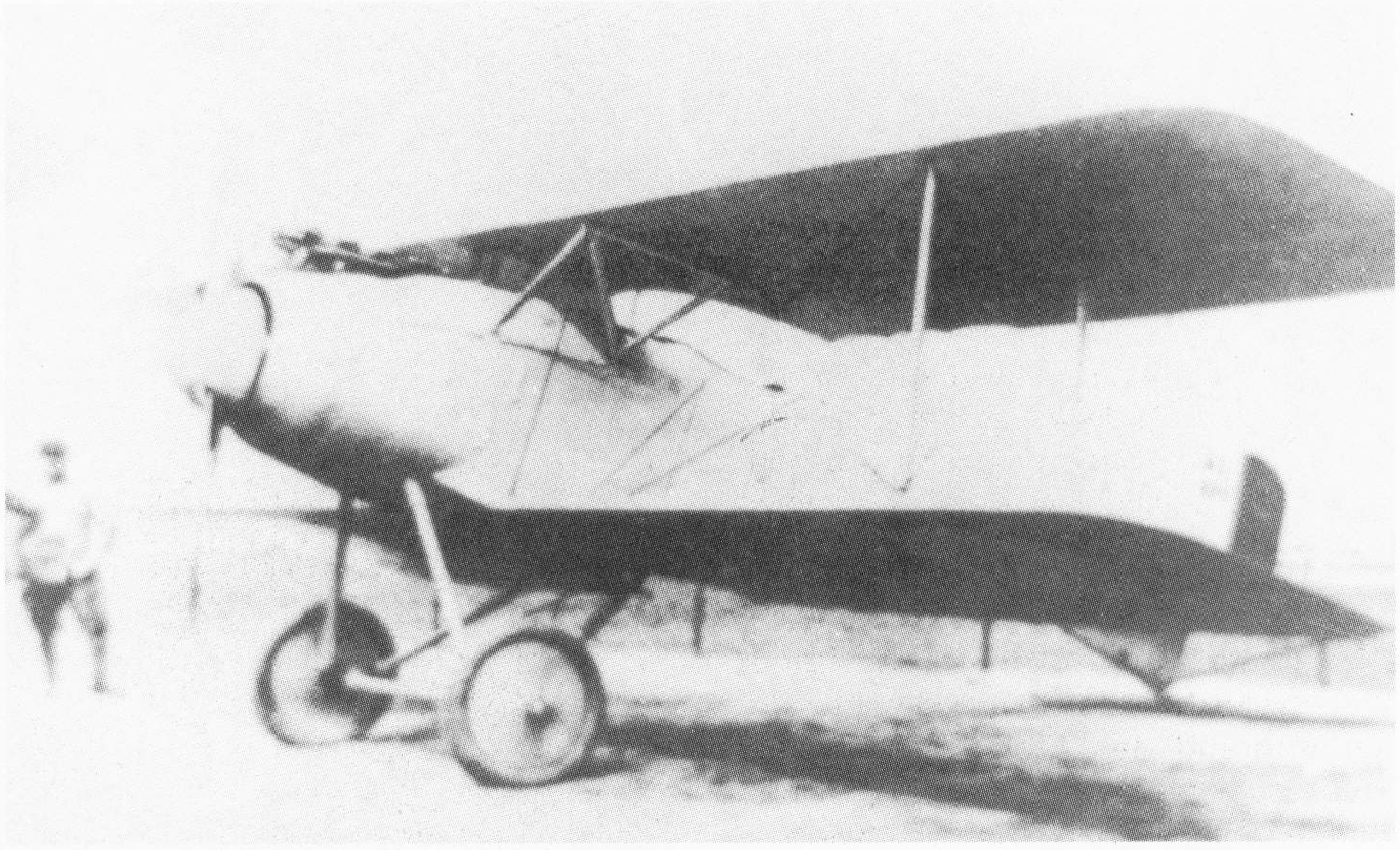
Lt. Max Böhme von der Jasta 5 wurde am 4. März 1917 mit seinem Albatros D-II von Jagdeinsitzern der No 29th Squadron, RFC, zur Landung gezwungen.

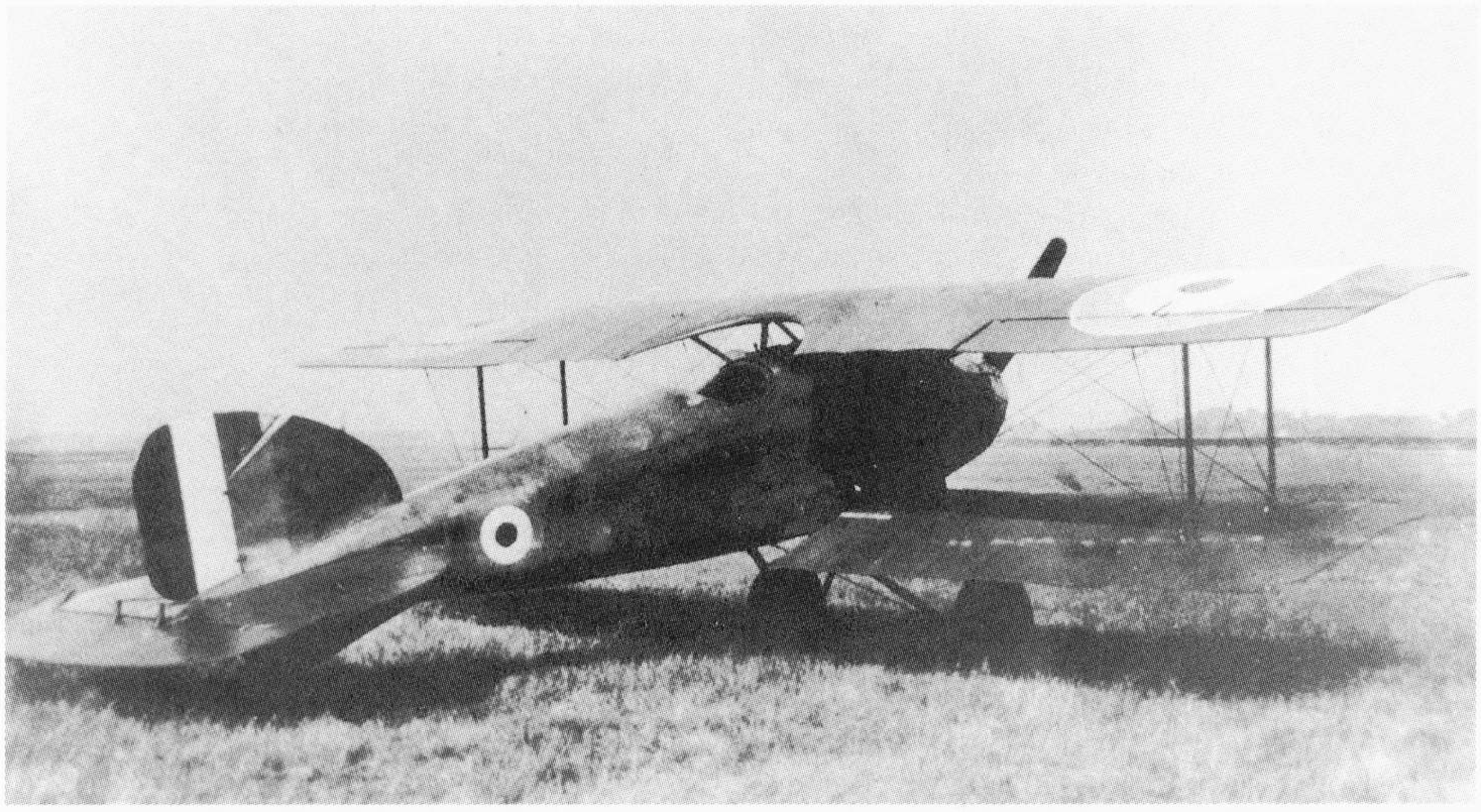

Der Pilot des Albatros D-II D.916/16, Lt. Max Böhme, kam in Kriegsgefangenschaft.


Der beschädigte D.916/16 wurde von britischen Truppen für nähere Untersuchungen hinter die Front gebracht und erhielt die Nr. G.14.


Im Jahre 1918 wurde D.916/16 in London ausgestellt.

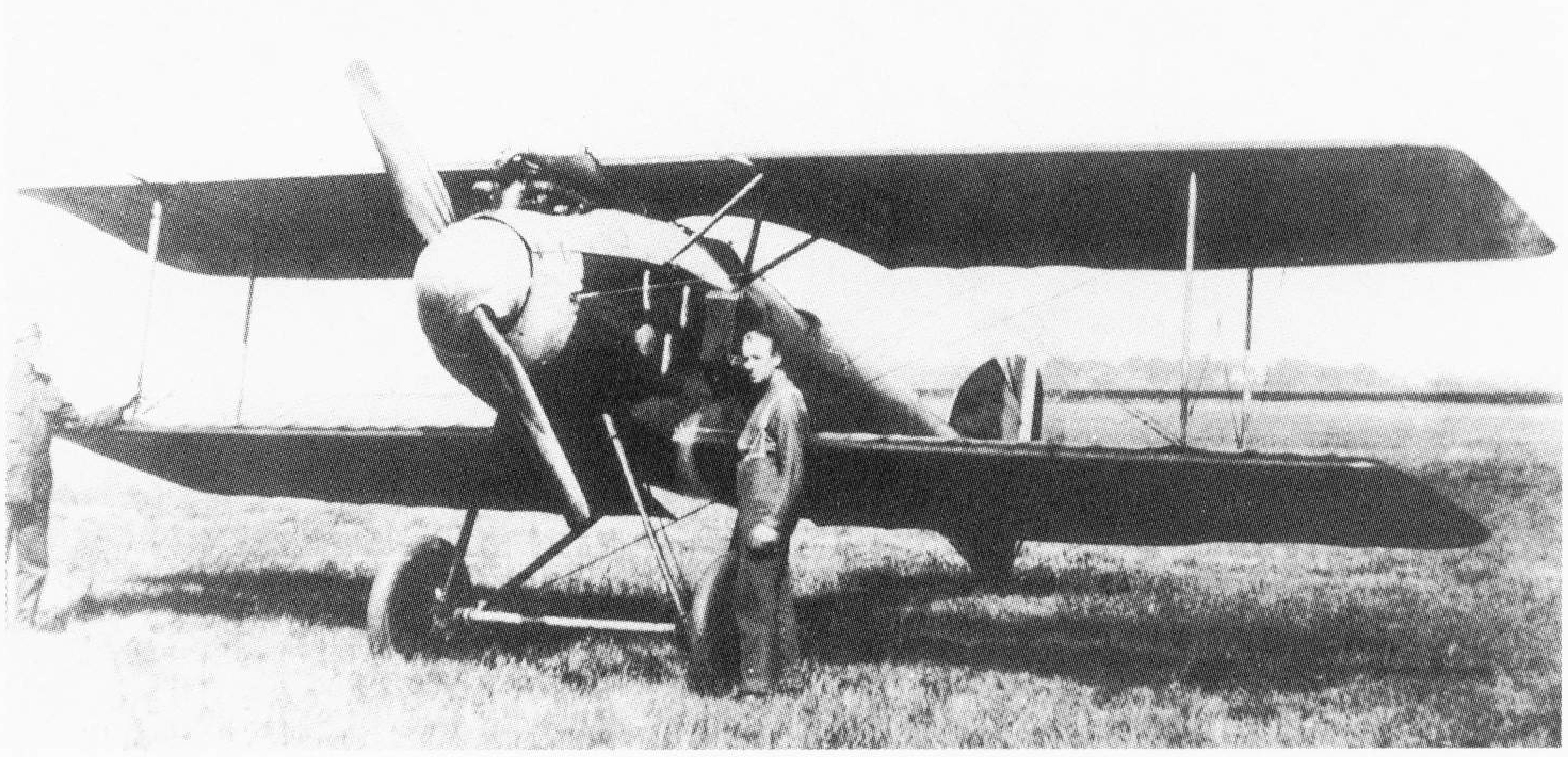
den Tanks und flickte damit notdürftig das gebrochene Öl-Zuleitungsrohr. Als er damit fertig war, säuberte er seine Fliegerbrille und entdeckte plötzlich zu seinem Schrecken zahlreiche, von mehreren Seiten auf ihn zulaufende französische Soldaten. Ihm war sofort klar, daß er sich hinter den feindlichen Linien befand. Glücklicherweise hatte der *Mercedes D.III* 6-Zylinder-Motor seines *Albatros D-II* während dieser Zwangspause seine Kompression gehalten und sprang sofort an. Da Holler aber bei seiner Landung in Richtung der Bäume, welche die Landstraße begrenzten zu stehen kam, mußte er unter dem Gewehrfeuer der sich nähernden Franzosen sein Flugzeug erst wenden und startete dann mit eingezogenem Kopf in entgegengesetzter Richtung, auf die Franzosen zu. Das feindliche Feuer hörte erst auf, als der *D-II* in den Wolken verschwand. Erleichtert stellte Holler fest, daß er offenbar nicht getroffen wurde und auch sein *Albatros* keinen Schaden durch die Schießerei davongetragen hatte. Nun flog er in genau östlicher Richtung, um so schnell als möglich hinter die eigenen Linien zu gelangen. Nach knapp einer halben Stunde Flugzeit löste sich aber der Schlauch von dem defekten Öl-Zuleitungsrohr abermals und der Motor begann erneut zu ölen. Als Vfw. Holler neuerlich nach einem Landeplatz Ausschau hielt, entdeckte er deutsche Soldaten, welche auf einem Feld arbeitende russische Kriegsgefangene bewachten. Er befand sich nun also hinter der Front über eigenem Gebiet. In der Nähe von Hamm an der Somme reparierte er das gebrochene Öl-Zuleitungsrohr zum zweitenmal. Als er nach erfolgreicher Reparatur endlich seinen Flugplatz erreichte stellte er fest, daß dieser mit dichtem Bodennebel bedeckt war, was eine Landung verhinderte. Dieser Umstand


Der am 4. März 1917 von den Briten erbeutete Albatros D-II D.916/16 wurde nach der Beendigung aller Tests an die französische Fliegertruppe abgegeben und erhielt dort die Kennung AL 910.



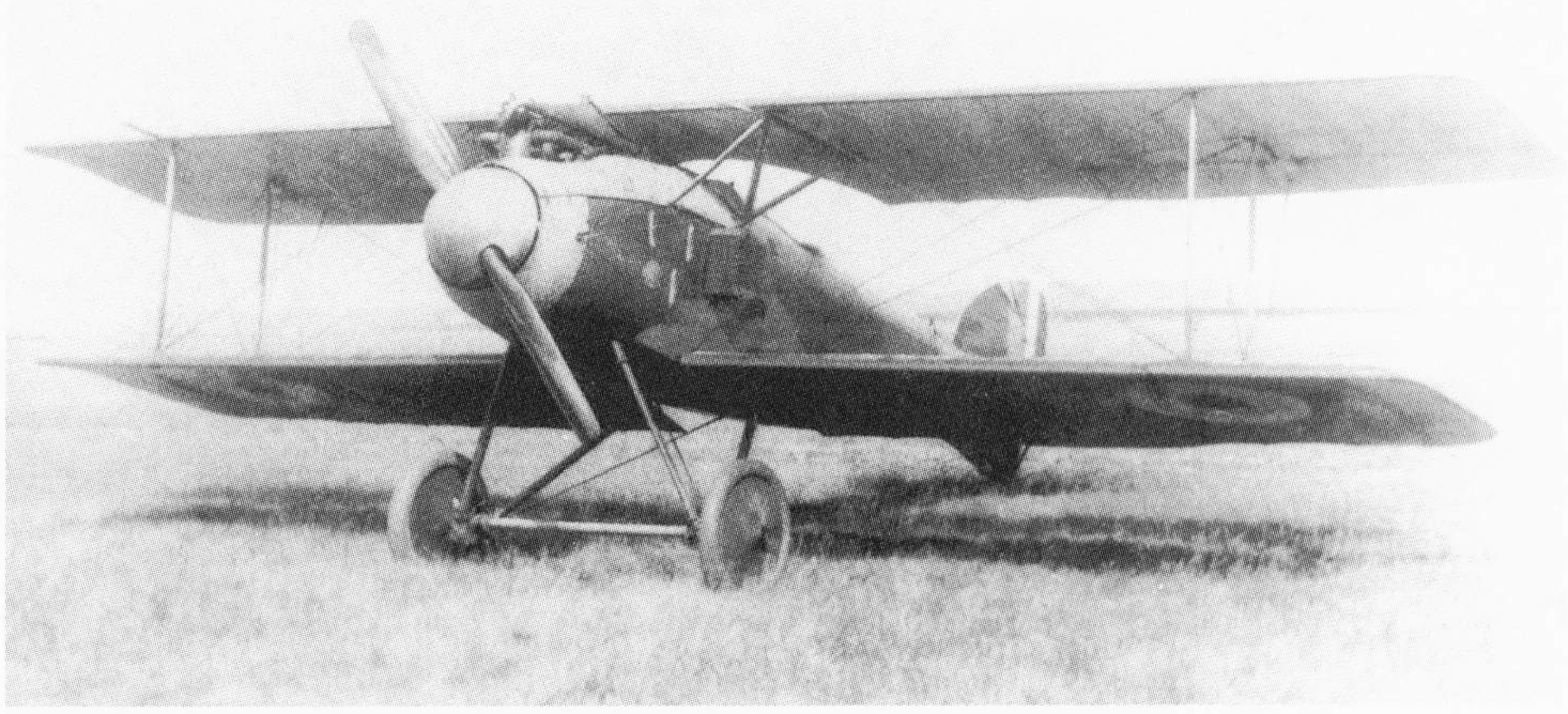
Dieser Albatros D-II der FEA 11, geflogen von Lt. A. Lemke, wurde bei Abbeville zur Notlandung gezwungen, von britischenTruppen erbeutet und mit der Nr. G.32 versehen.

D.473/16 mit der Beutenummer G.32 wurde in der Experimental Station des RFC in Martlesham Heath, Suffolk, ausgiebig getestet.

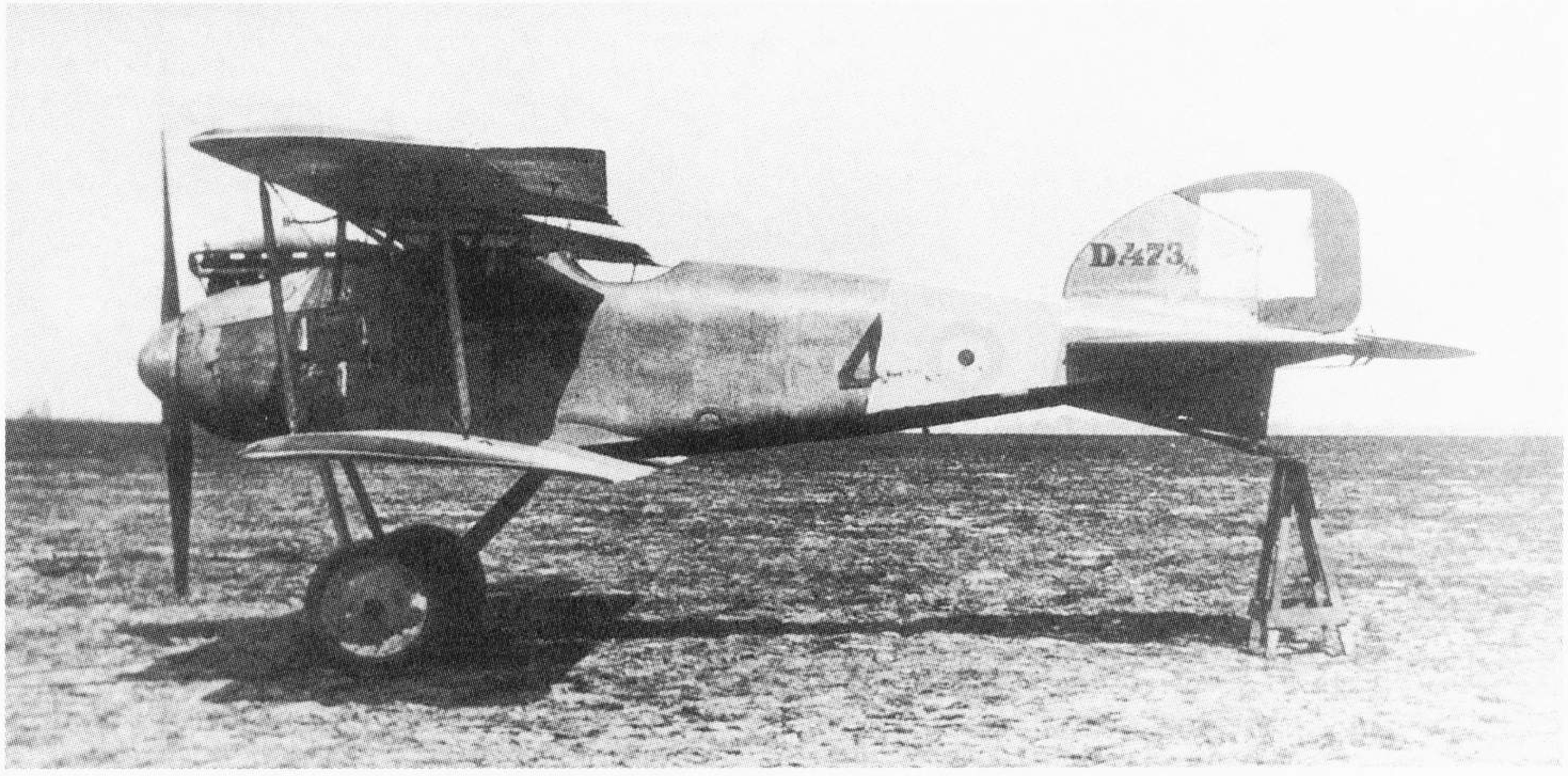


zwang ihn zur dritten Notlandung des Tages in der Nähe von Ennemain, welches nebelfrei war. Nach ihm landeten dort noch weitere deutsche Flugzeuge, denen der Bodennebel ebenfalls die Landung auf ihren eigenen Flugplätzen verwehrte. Nach über dreieinhalb Stunden, um 11.40 Uhr erreichte er schließlich seinen Heimatflugplatz. Inzwischen war er bei seiner *Jasta 6* schon als „hinter feindlichen Linien notgelandet“ gemeldet worden.

Am Nachmittag des 23. November 1916 flogen vier *De Havilland D.H.2* des *A-Flights* der *No 24th Squadron (RFC)* über der hart umkämpften Somme auf Patrouille. Mit auf diesem Flug waren der Flight-Commander Capt. J. O. Andrews und der Staffelführer der *No 24th Squadron (RFC)*, Major Lanoe G. Hawker. Capt. Andrews entdeckte die fünf deutschen Flugzeuge zuerst. Er erkannte, daß es sich dabei um die neuen deutschen *Albatros*-Jagdeinsitzer handelte. Die *Albatros D-II* versuchten, die britischen Flugzeuge hinter die deutschen Linien zu locken – eine den Briten bereits altvertraute Taktik. Als die *D-II* langsam an Höhe gewannen, begannen zwei der *D.H.2* plötzlich mit Motorproblemen zu kämpfen. Schließlich drehten sie ab und flogen zu ihrem Heimatflugplatz zurück. Maj. Hawker und Capt. Andrews blieben alleine zurück und versuchten, sich an die vor ihnen steigenden *Albatros D-II* heranzuschieben. Tatsächlich gelang es Andrews, sich an das Heck eines der deutschen Flugzeuge zu hängen, doch bevor er das Feuer eröffnen

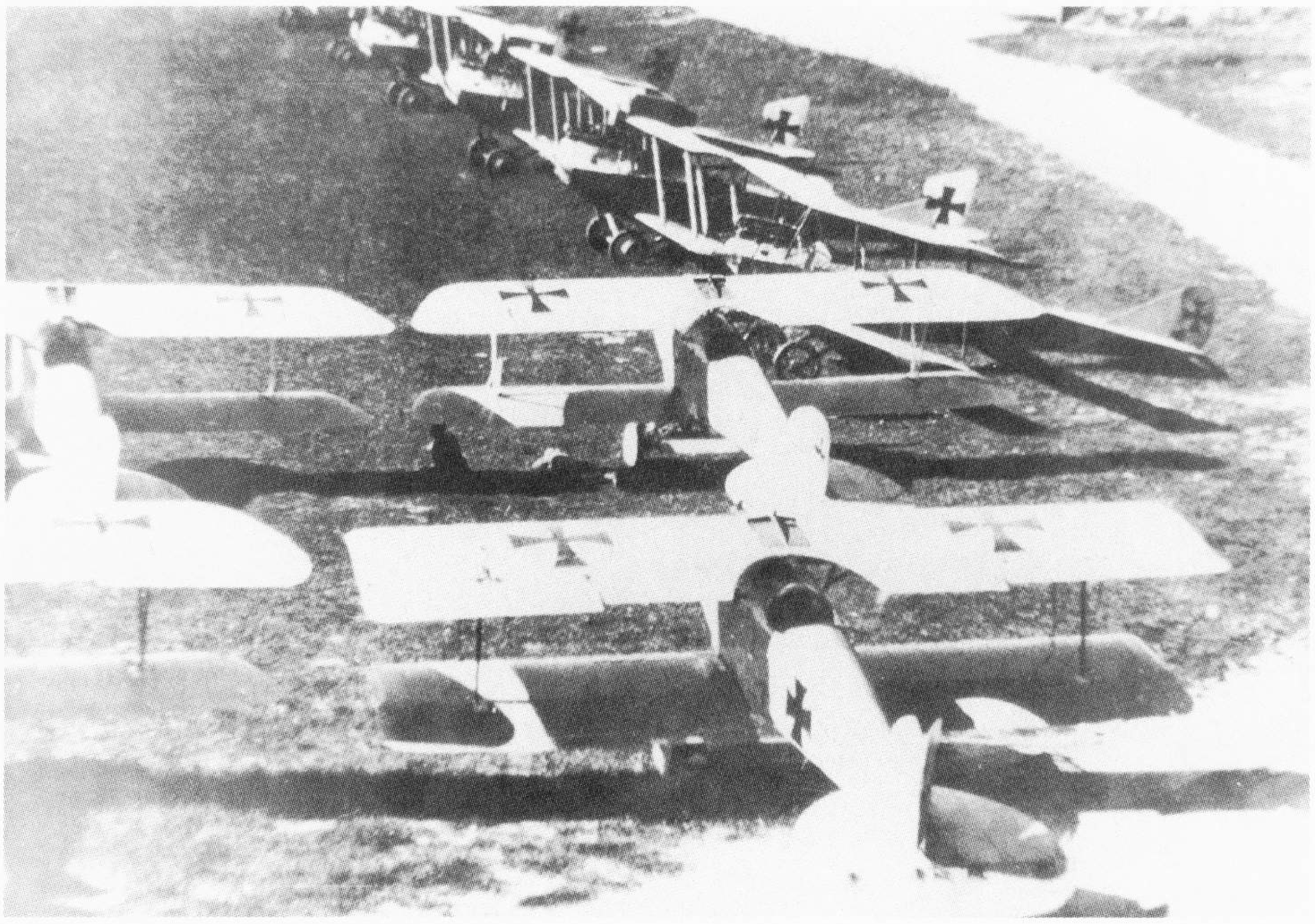


Der Albatros D-II D.473/16 war einer von knapp 40 Albatros Jagdeinsitzern, die während des Ersten Weltkrieges mehr oder weniger beschädigt in die Hände des RFC bzw. der RAF fielen.



D.473/16 mit provisorischen britischen Markierungen.

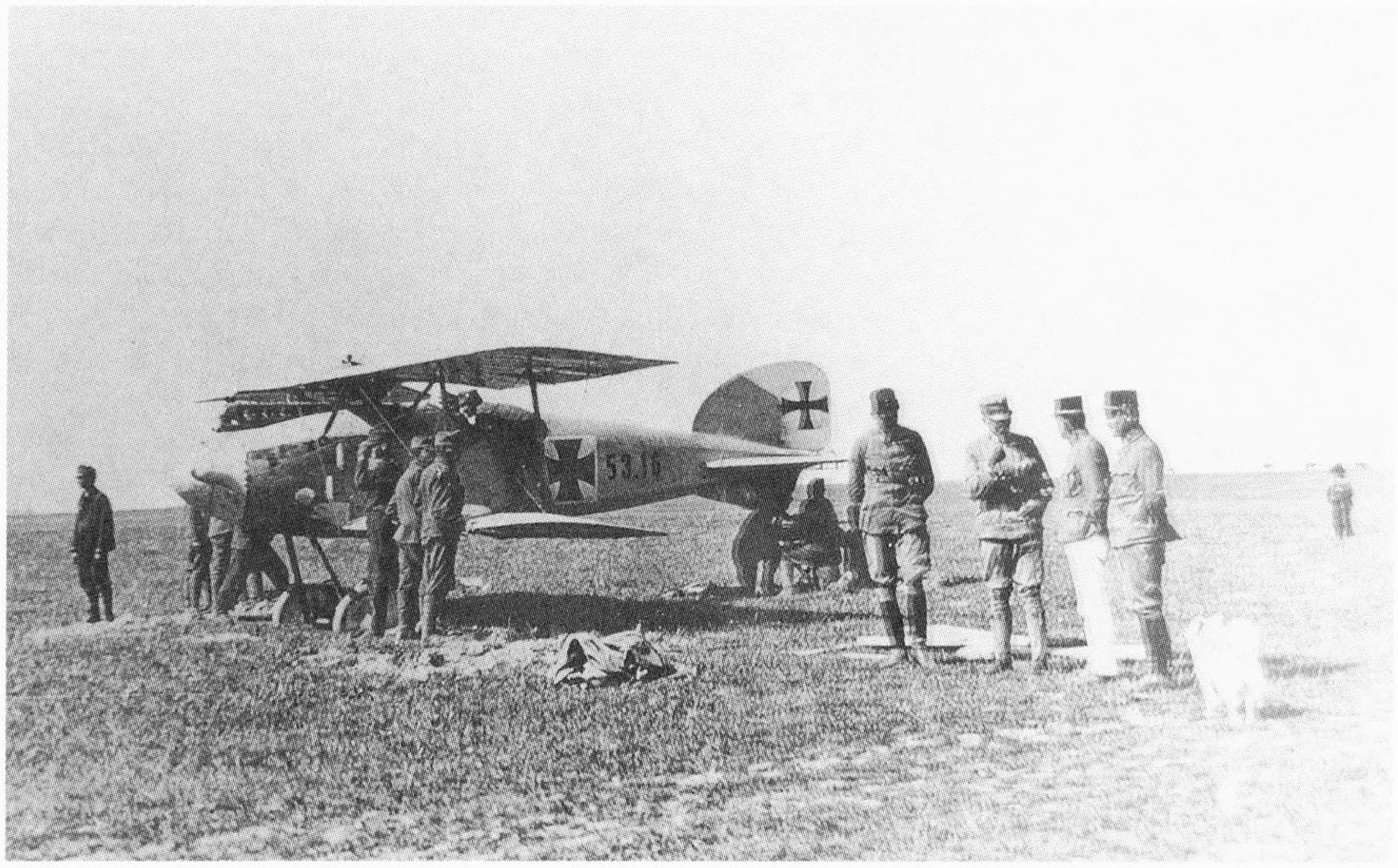
Die Fliegerkompagnien der k.u.k. Luftfahrtruppen waren anfangs mit Aufklärungs- und Jagdflugzeugen gemeinsam ausgerüstet. Auf dem Foto erkennt man Albatros D-II (Oef), D-III (Oef), Hansa-Brandenburg B-I und C-I.
Foto: Wernfried Haberfellner



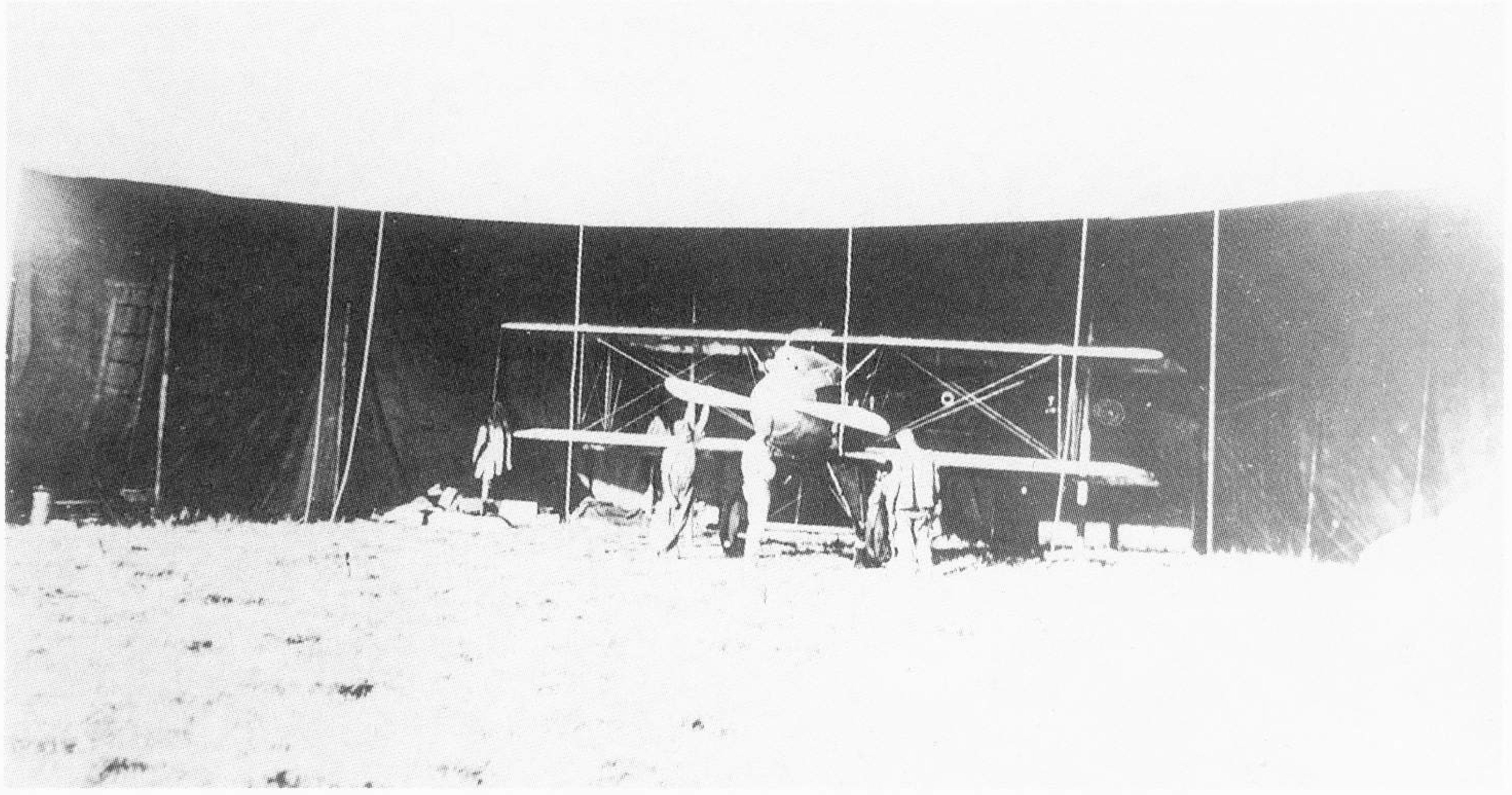
konnte, wurde er selbst beschossen. Capt. Andrews brach den Kampf sofort ab und stürzte nach unten, um sein beschädigtes Flugzeug sicher zu landen. Maj. Lanoe G. Hawker sah sich plötzlich allein fünf deutschen *Albatros D-II* gegenüber. Die *D.H.2* (5964) von Maj. Hawker war wendiger, aber langsamer als die *D-II* seiner Gegner.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurden vom *Royal Flying Corps* keine Listen über die Anzahl der Luftsiege der britischen Piloten geführt. Manche britischen Historiker sprechen Major Hawker etwa 55 Luftsiege zu (was aber als stark übertrieben angesehen werden darf). Zum Zeitpunkt dieses Luftkampfes stand Hawker offiziell bei neun Luftsiegen, von denen einige auch deutscherseits zugeordnet werden können.

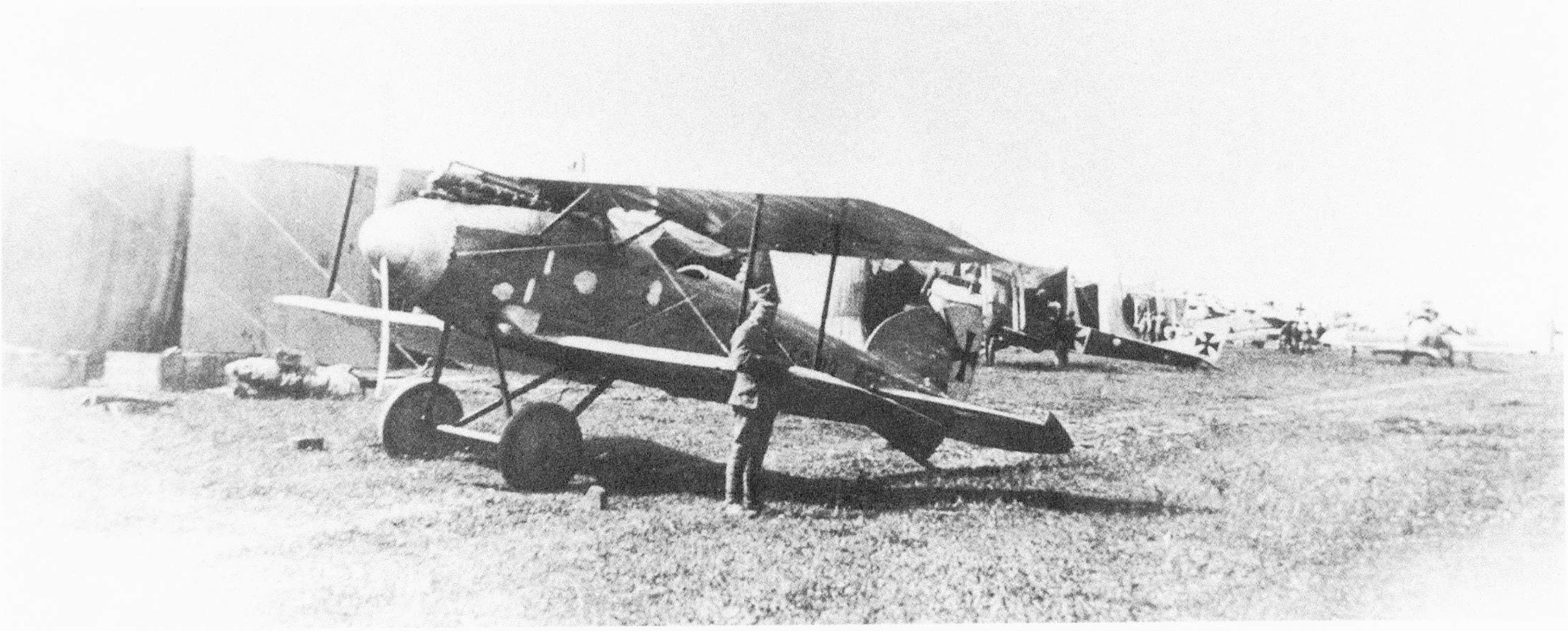
Das britische Fliegerass nahm einen der *Albatros D-II* in sein Visier, doch gerade, als er seine erste Salve abfeuern wollte, legte sich der deutsche Jäger in eine scharfe Kurve und entwischte so aus dem Schußfeld des Engländers. Gleich darauf drehte Manfred von Richthofen auf Hawker ein. Dieser holte alles aus seiner *D.H.2* an Wendigkeit heraus, slippte nach links, rechts und flog die engsten Kurven. Diese Taktik zeigte Erfolg, doch hatten beide Kontrahenten bei diesem „Dogfight" stark an Höhe verloren und befanden sich nun ca. 900 m über dem Boden. Mit seinem langsameren *D.H.2* benötigte Maj. Hawker längere Sturzflüge, um auf eine, dem *Albatros D-II* gegenüber vergleichbare Geschwindigkeit zu kommen. Seine Sturzflüge wurden aber aufgrund der immer niedriger werdenden Höhe auch zwangsläufig immer kürzer. Hinzu kam, daß ihm langsam der Treibstoff ausging. Hawker flog ein paar senkrechte Loopings, um von Richthofen's *D-II* ins Visier zu bekommen und feuerte auf ihn. Es gelang ihm aber nicht, an dem ihn verfolgenden *Albatros* entscheidende Treffer anzubringen. Maj. Hawker wußte, daß er sich seinem Verfolger als Zielscheibe präsentierte, sobald er aus dem Sturzflug herauskam und ein Stück geradeaus flog. Nun war aber der Erdboden fast erreicht und er hatte keine andere Wahl als zu versuchen, in Baumwipfelhöhe die eigenen Linien zu erreichen. Dicht über dem Boden kurvte Hawker im Zickzack-Flug in Richtung der Frontlinie von Bapaume nach Albert. Von Richthofen, der inzwischen fast seine ganze Munition ver-



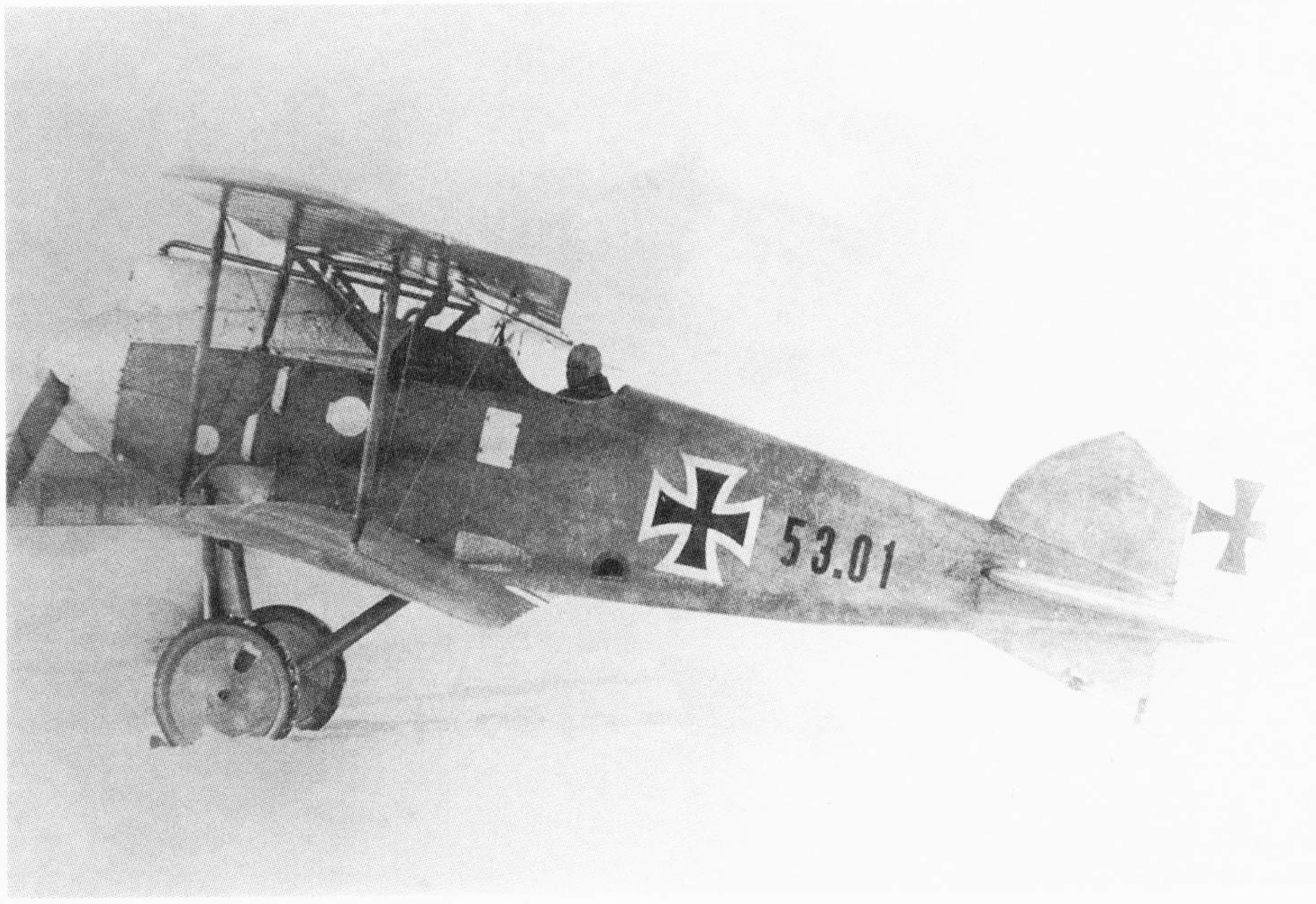
Mit diesem Albatros D-II (Oef) 53.16 erzielte Fp. Offzstv. Gottfried Russ am 27. September 1917 einen Luftsieg über eine russische SPAD VII.
Foto: Bohumir Kudlicka



Diese Zelte boten nur provisorischen Schutz gegen Wind und Wetter.
Foto: Bohumir Kudlicka



Ein Blick auf den gemischten Flugzeugbestand, Albatros D-II (Oef) Hansa-Brandenburg C-I einer österreich-ungarischen Fliegerkompagnie. **Foto: Wernfried Haberfellner**



Der erste österreichische Albatros D-II (Oef) im Sommer bei der Flik 21 in Pergine. **Foto: Bohumir Kudlicka**

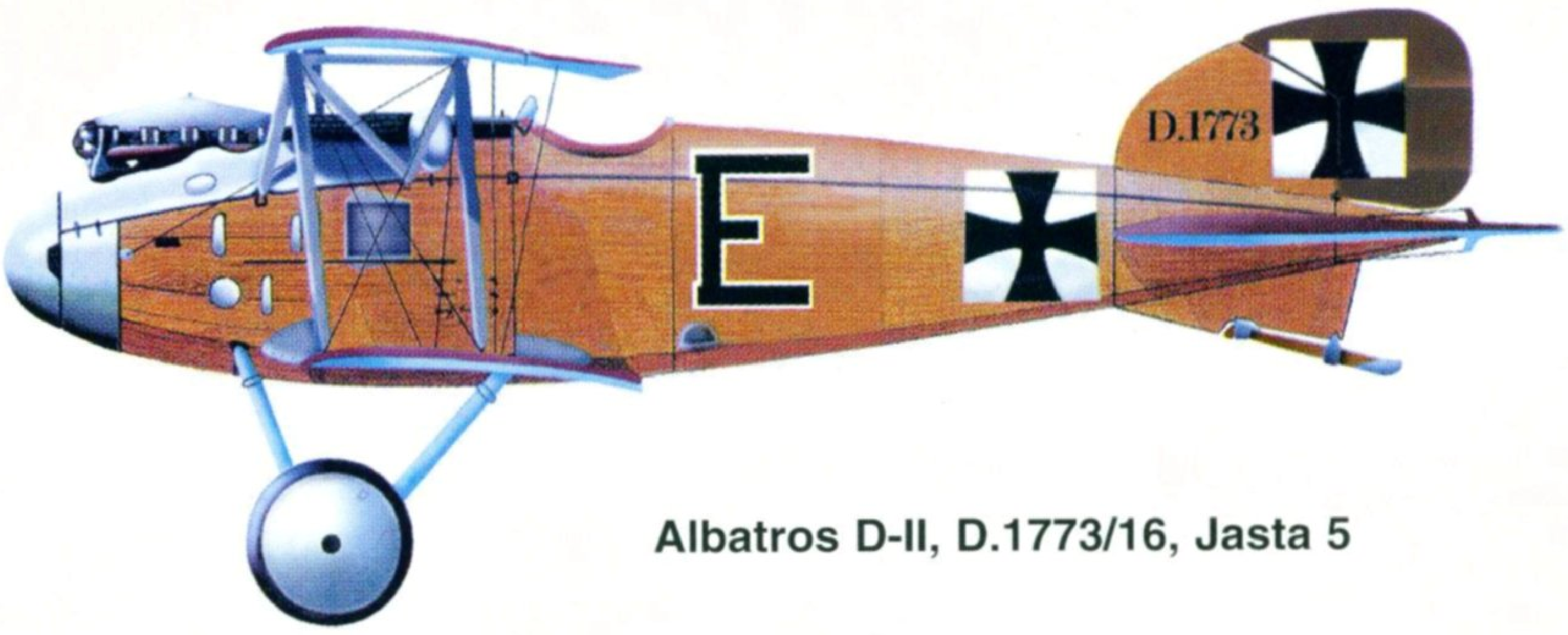
schossen hatte, sah seine Chance gekommen und feuerte seine letzte Salve aus ca. 50 m Entfernung auf die vor ihm fliegende *D.H.2*, bevor Hawker wieder mit einer scharfen Kurve aus seiner Visierlinie verschwinden konnte. Manchen historischen Quellen zufolge begann auch der Rotationsmotor der *D.H.2* durch die extreme Belastung unruhig zu laufen. Neben Treffern in seine Maschine erhielt Major Hawker auch einen Kopfschuß. Nur 50 m über dem Boden und wenige hundert Meter vor der eigenen Frontlinie stürzte seine *D.H.2* ab. Auch Manfred von Richthofen sollte das Kriegsende nicht erleben. Sein Tod am 21. April 1918 zählt zu den bekanntesten Episoden des Ersten Weltkrieges. Im Range eines Rittmeisters und als Träger des *Pour-le-mérite* kommandierte er das neu aufgestellte Jagdgeschwader 1. Er hatte 80 Luftsiege erzielt, als er bei einem Luftkampf in niedriger Höhe tödlich getroffen wurde. Bis heute steht nicht zweifelsfrei fest, ob er in seinem *Fokker Dr-I* vom kanadischen Captain A. Roy Brown in einer *Sopwith* „Camel" oder von australischer Bodenabwehr getroffen wurde.

Im Abschnitt der Armee-Abteilung A lag seit November 1916 die *Jasta 17* französischen Gegnern gegenüber. Am 17. Dezember 1916 startete der erst wenige Wochen bei der Staffel befindliche Unteroffizier Georg Straßer zu seinem 14. Feindflug als Jagdflieger auf seinem *Albatros D-II* D.1712/16 in Richtung Verdun. Weiter heißt es in seinem Flugbuch lapidar über den ersten Abschuß :

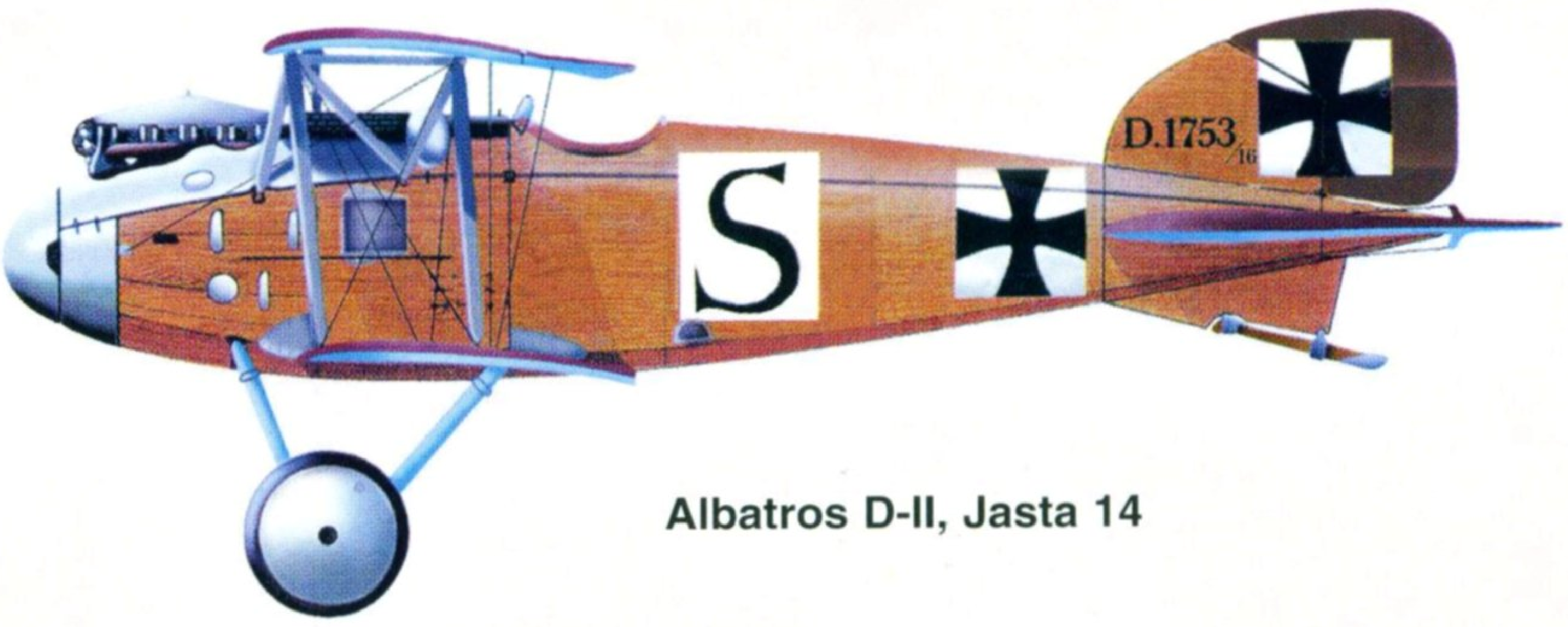
„ ... Nördlich Douaumont höllisches Artilleriefeuer und etwa sechs *Caudron* in 200 m Höhe als Infanterieflieger. Einen davon von hinten angegriffen. Nach 300 Schuß stürzte er in Granatlöcher. Rückflug durch Trommelfeuer in 50 bis 100 m Höhe. Bei einbrechender Dunkelheit in Metz gelandet."

Straßer begann sich rasch mit seinem *Albatros D-II* vertraut zu machen. Drei Tage nach seinem ersten Luftsieg berichtete er stolz, daß ihm sechs „freiwillige" Loopings hintereinander gelungen waren. Am 20. Dezember 1916 flogen etwa ein halbes Dutzend *Albatros D-II*, der ehemaligen *Jasta 2*, jetzt umbenannt in *Jasta „Boelcke"*, nach einer wetterbedingten Zwangspause wieder Patrouille. Führer dieser Kette war Lt. Manfred von Richthofen auf dem *Albatros D-II* D.491/16.

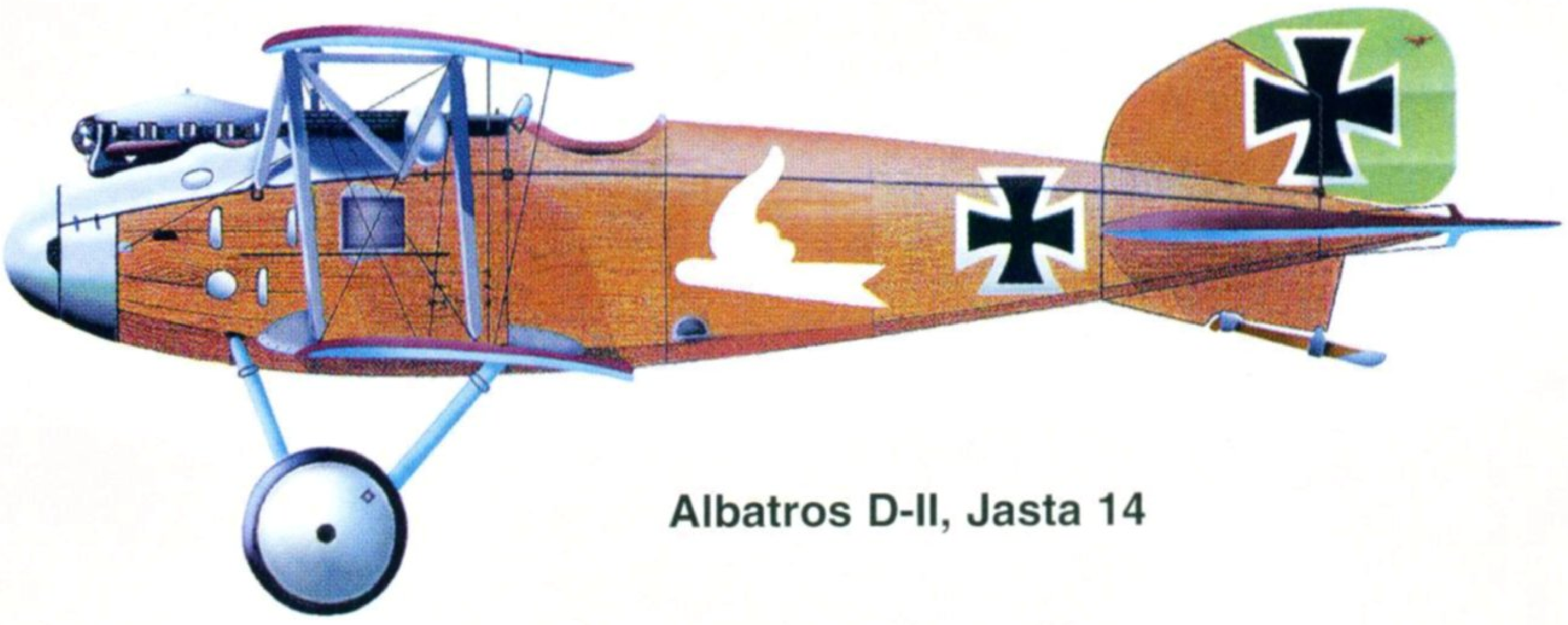
In der Nähe von Monchy-aux-Bois stieß der deutsche Verband gegen 11.30 Uhr auf die *No 29th Squadron (RFC)* und deren allseits bekannte *De Havilland D.H.2.* Von Richthofen löste die V-Formation seiner Halbstaffel auf und ging mit ihr zum Angriff auf die englischen Maschinen über. Bei dem nun folgenden Luftkampf wurden drei Gegner abgeschossen, von denen sich zwei hinter die britischen Linien retteten und als Abschüsse nicht zugesprochen werden konnten. In der dritten Maschine saß Capt. Arthur Gerald Knight, der seine Begegnung mit Richthofen nicht überlebte. Aber auch von Richthofen's Maschine erhielt während des Luftkampfes so schwere Treffer, daß er die Gewalt über sein Flugzeug zu verlieren begann. Schnell tauchte er nach unten und hinter den deutschen Linien gelang ihm eine Notlandung. Unverletzt kletterte er aus



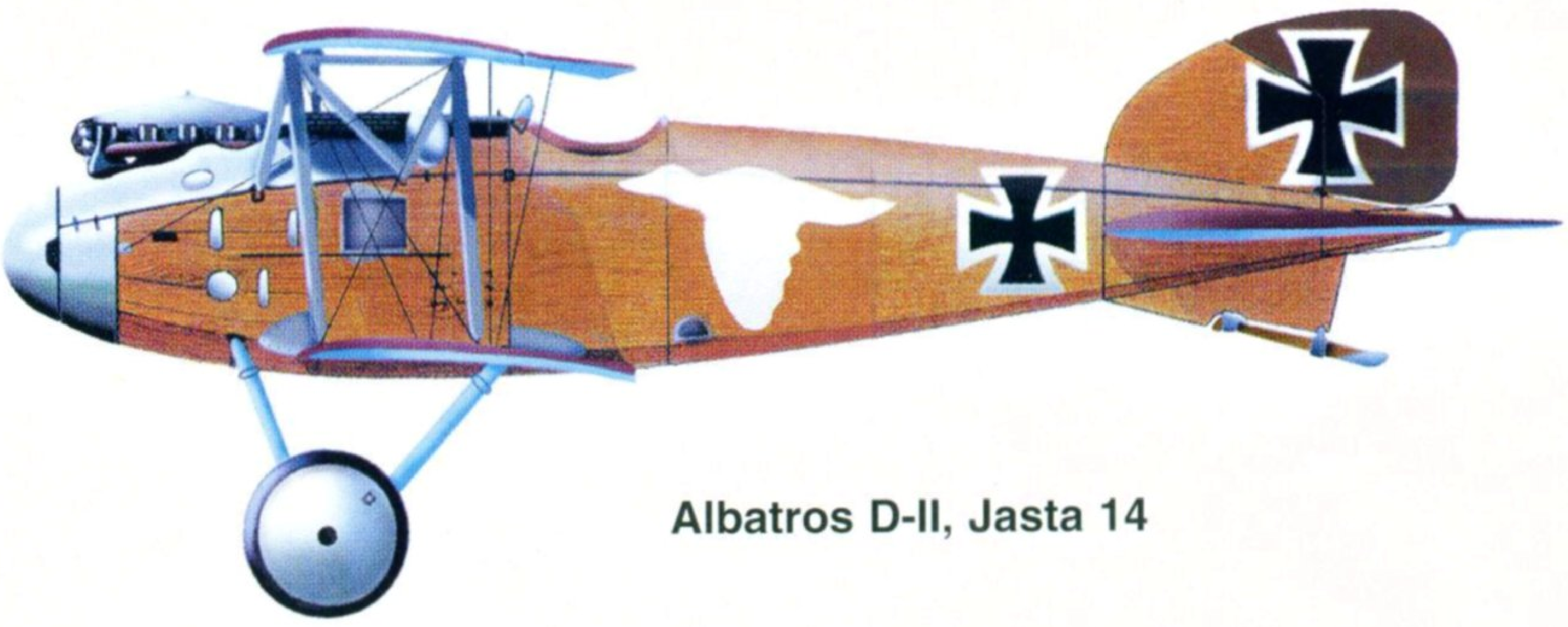
Albatros D-II, D.1773/16, Jasta 5



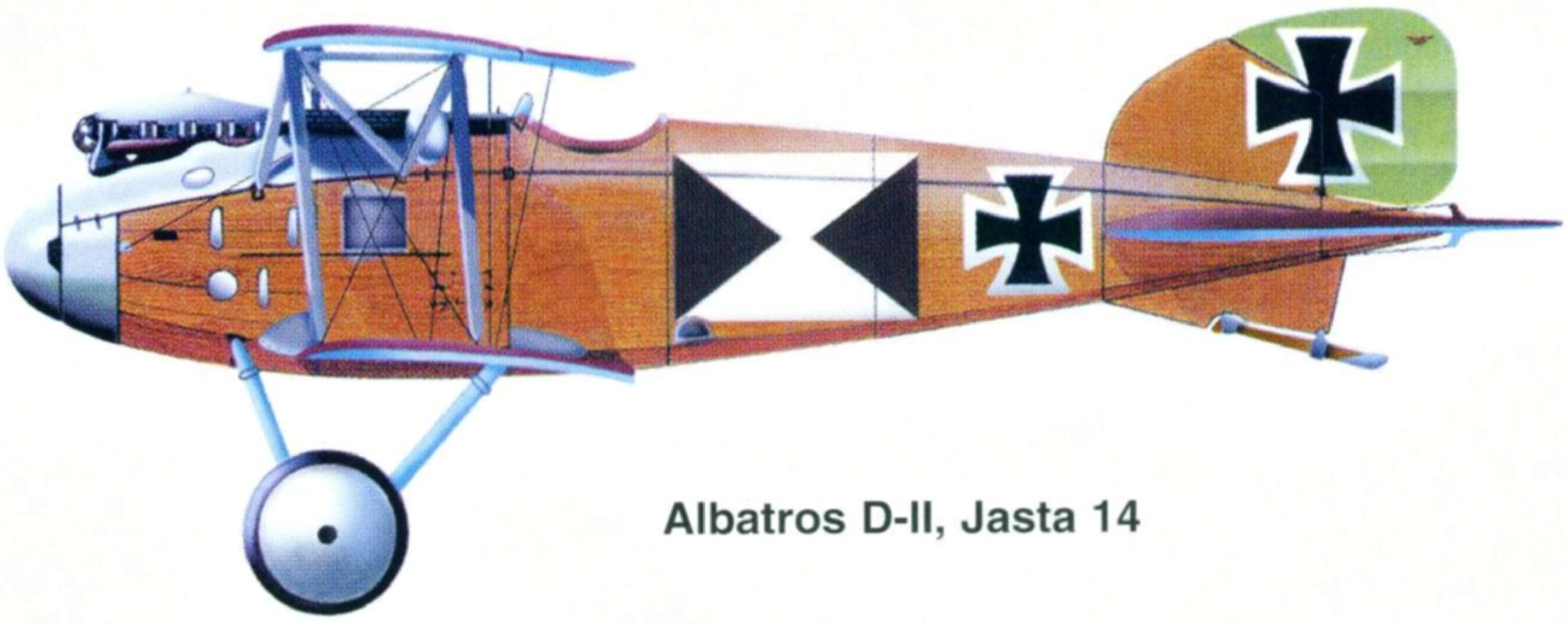
Albatros D-II, Jasta 14



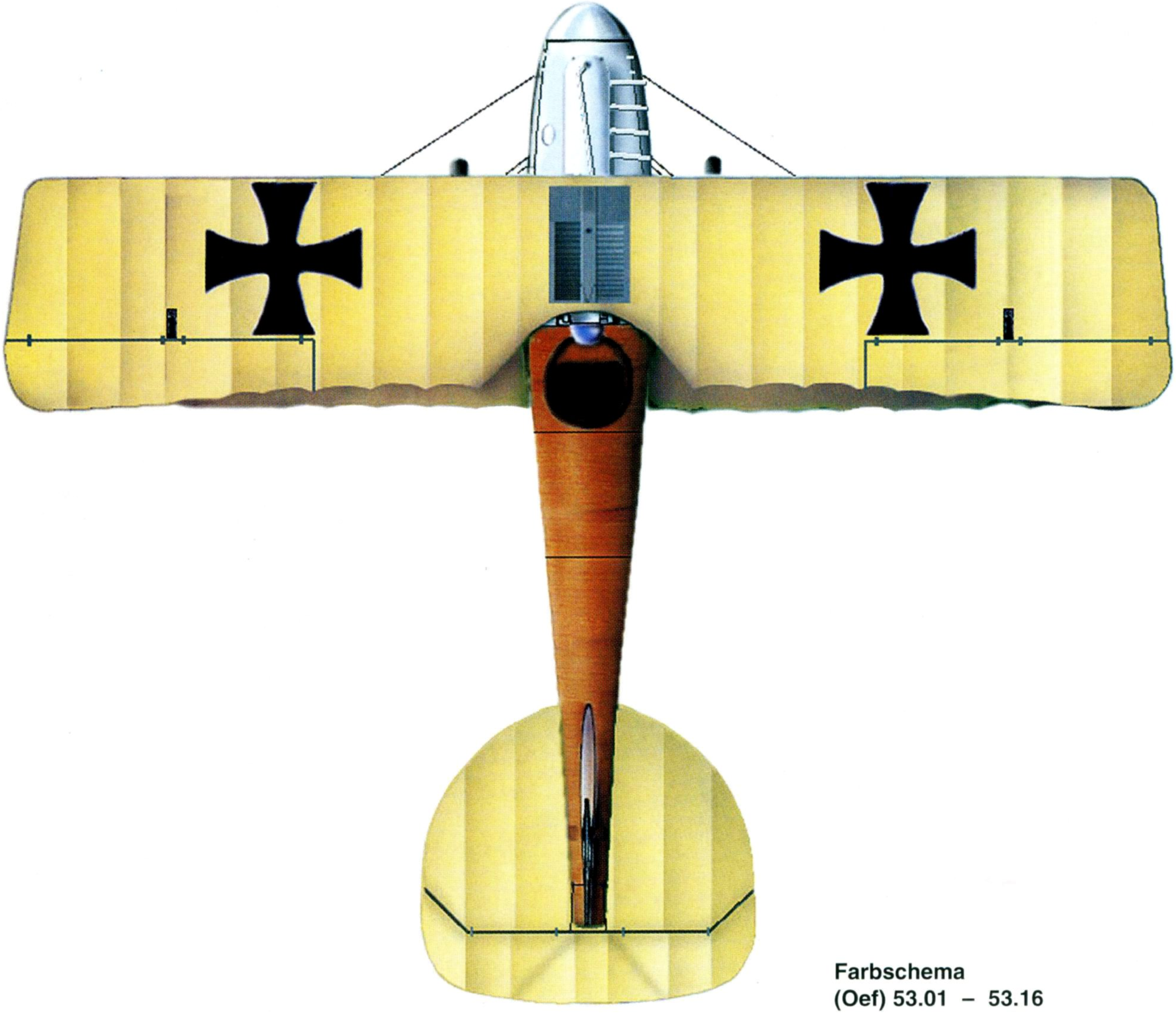
Albatros D-II, Jasta 14



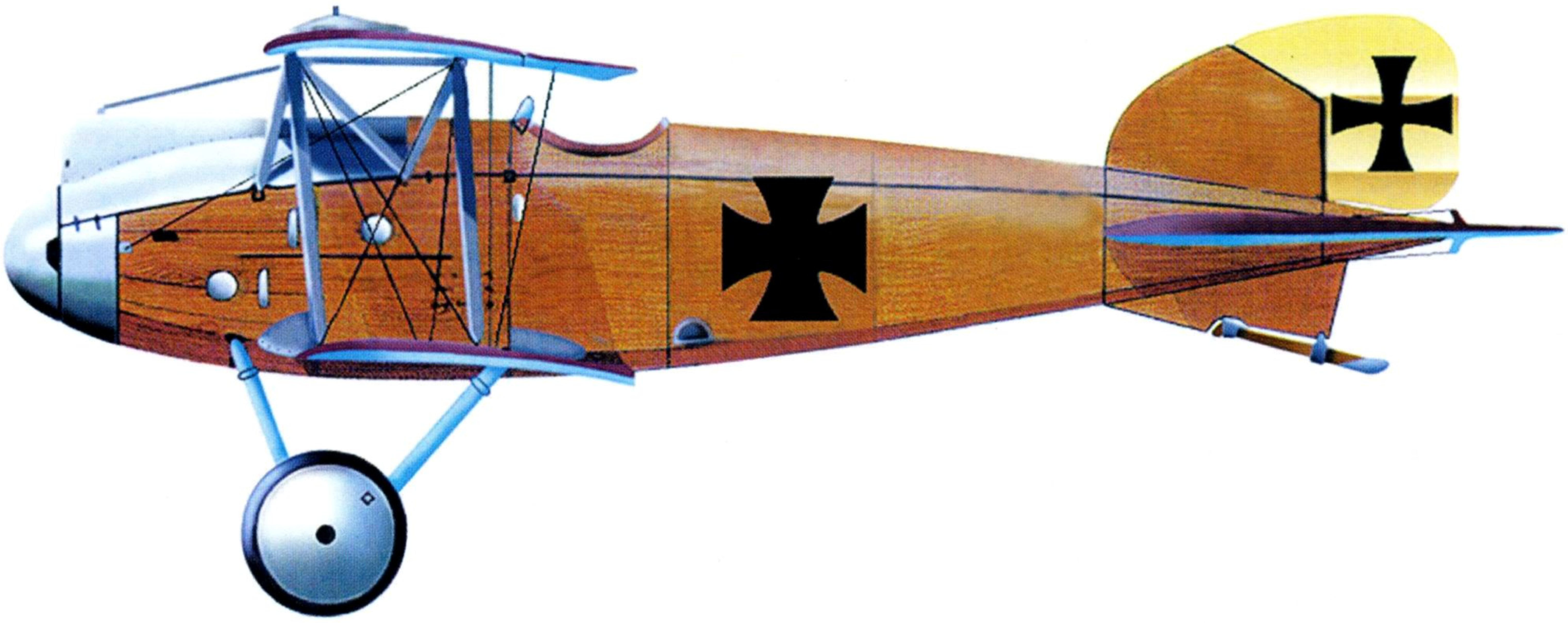
Albatros D-II, Jasta 14

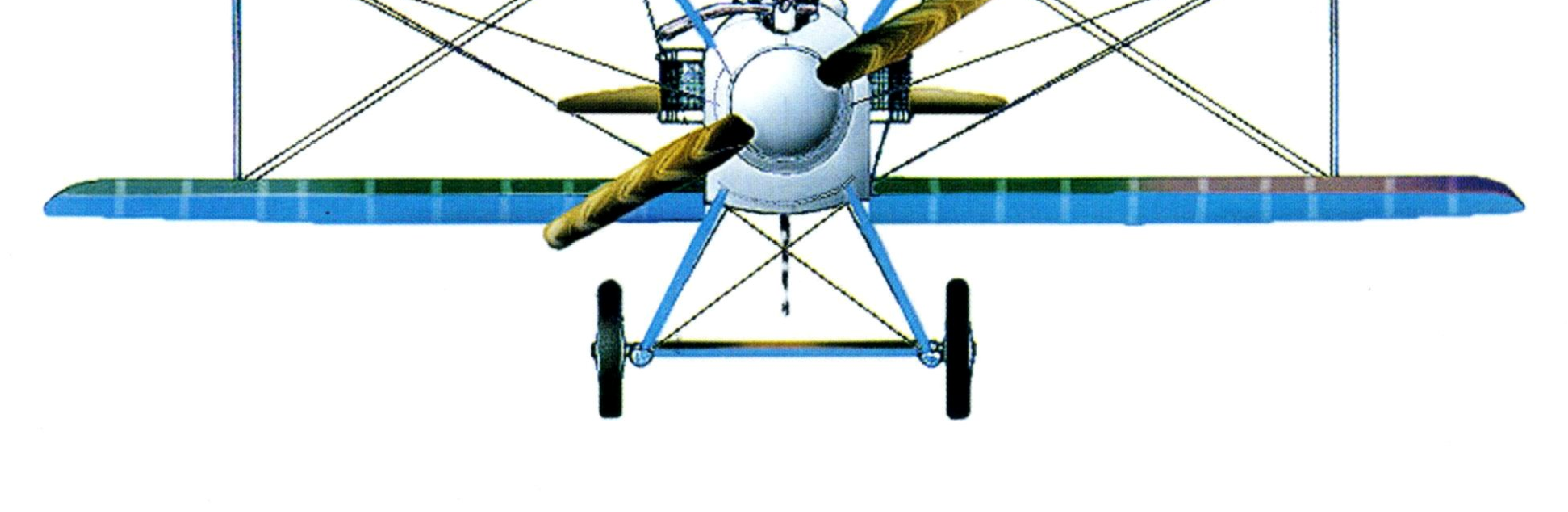


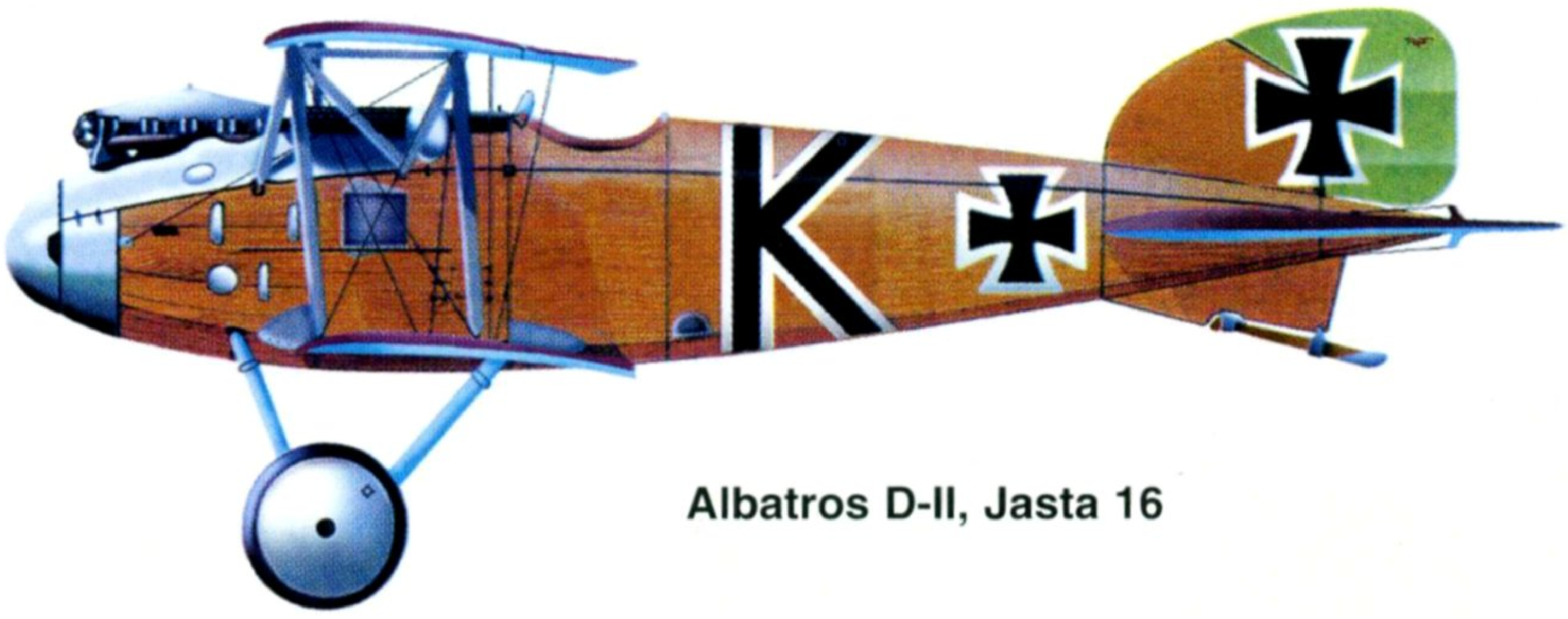
Albatros D-II, Jasta 14



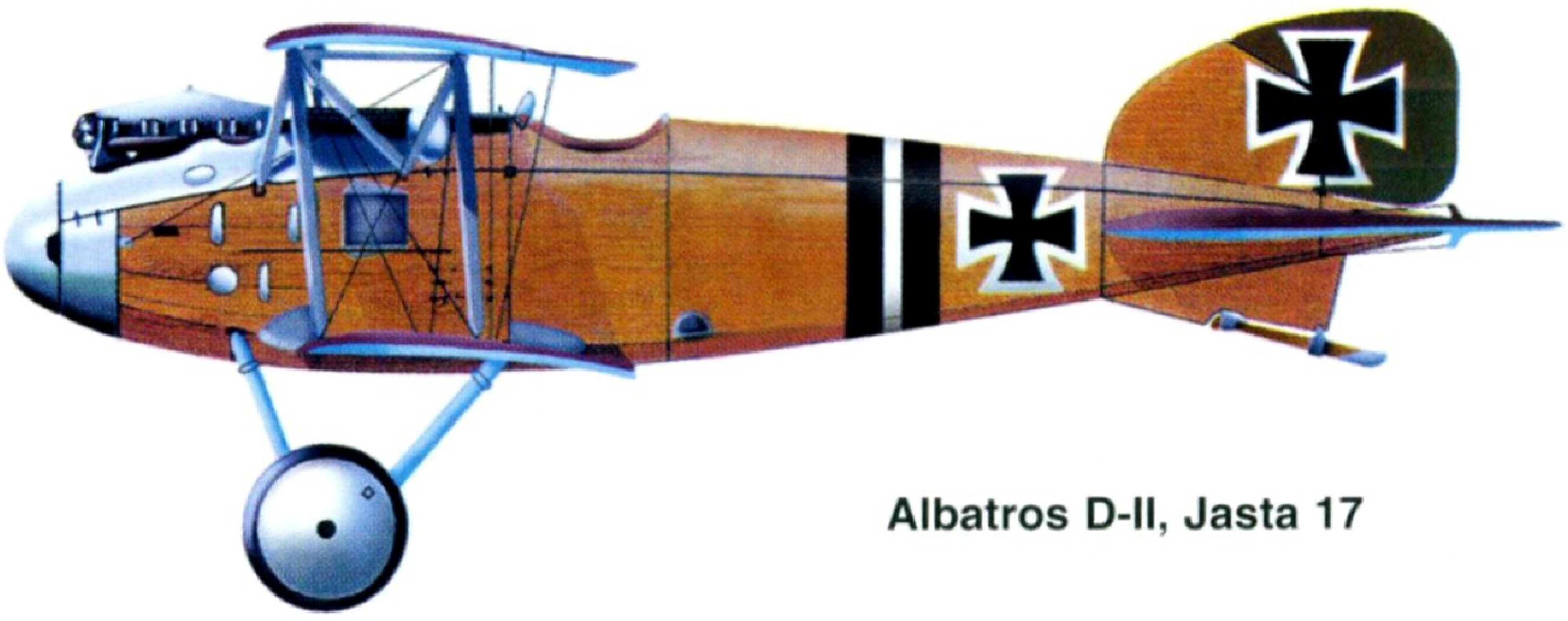
Farbschema
(Oef) 53.01 – 53.16



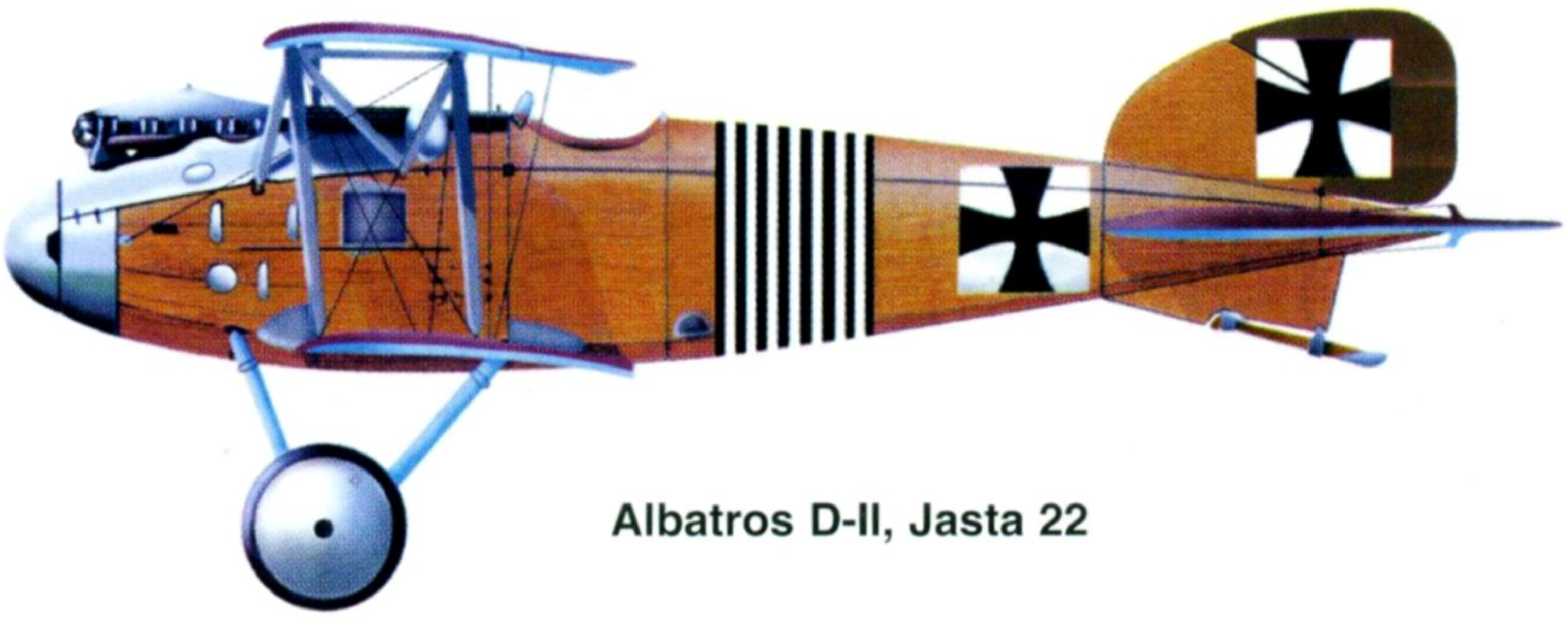




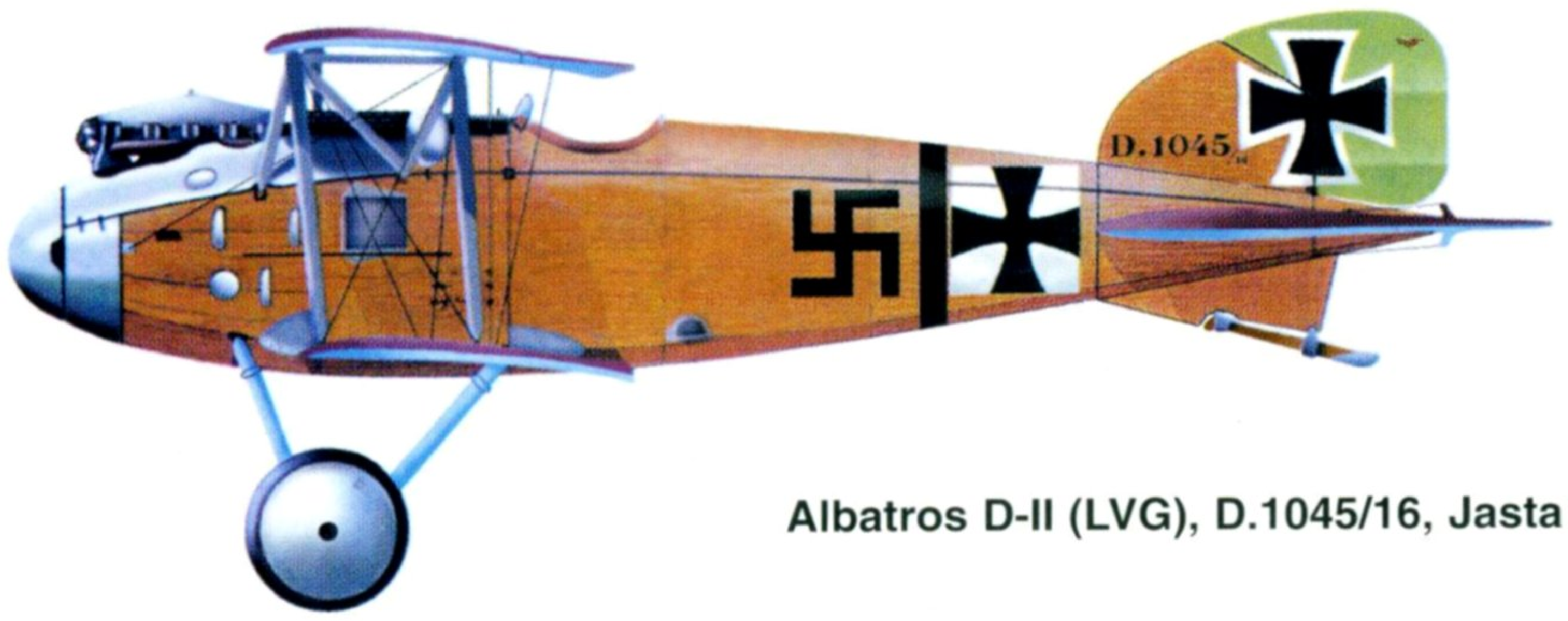
Albatros D-II, Jasta 16



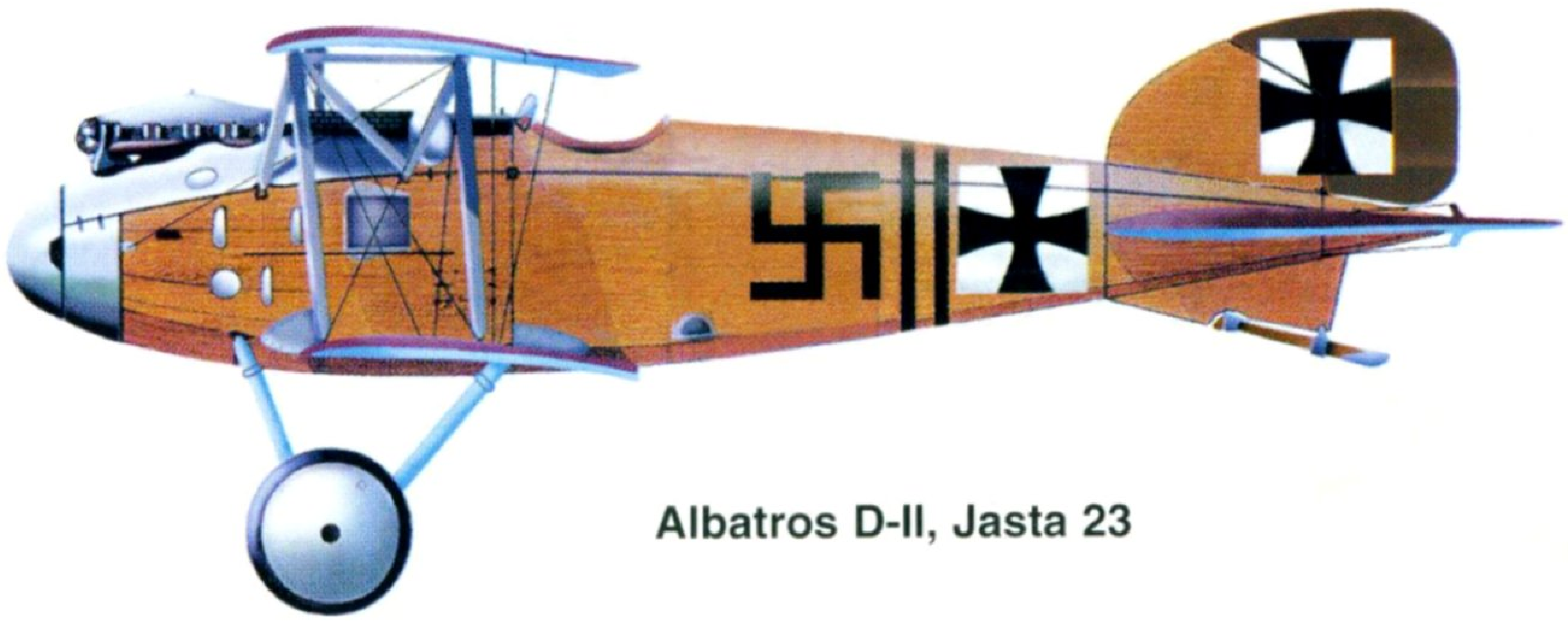
Albatros D-II, Jasta 17



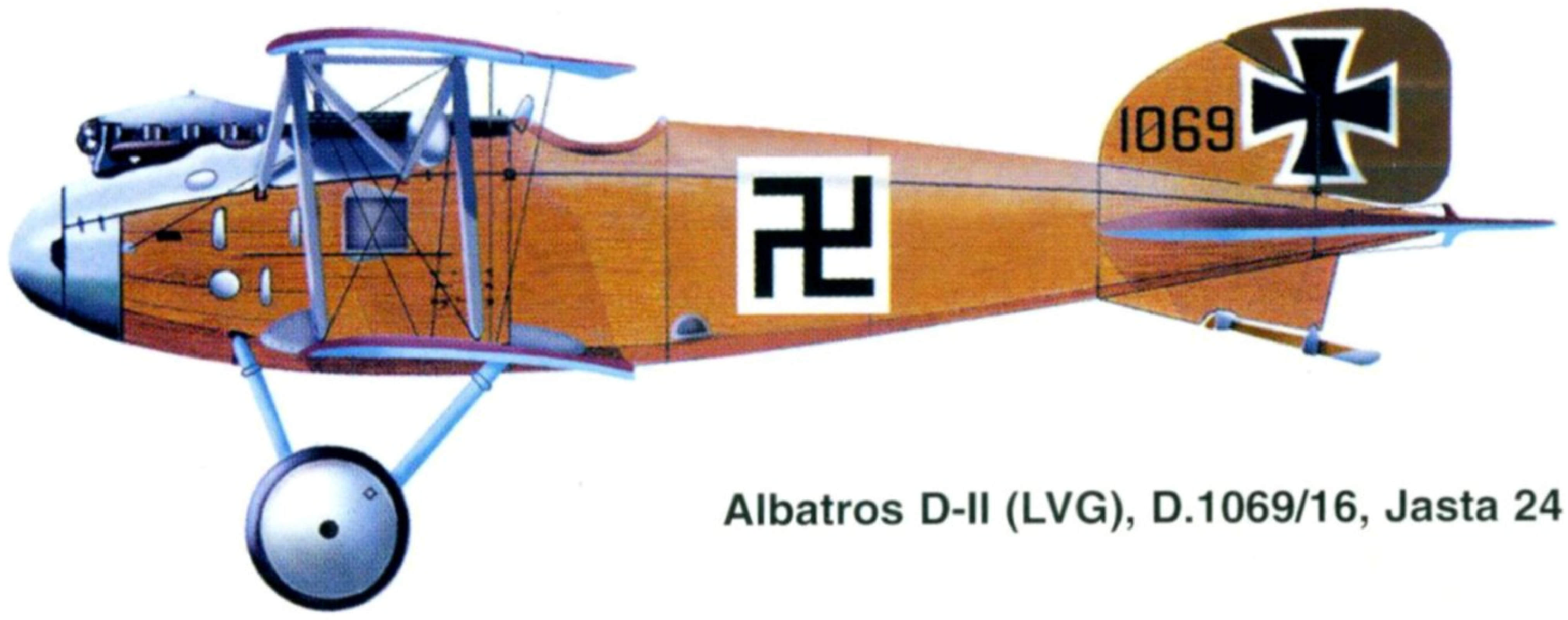
Albatros D-II, Jasta 22



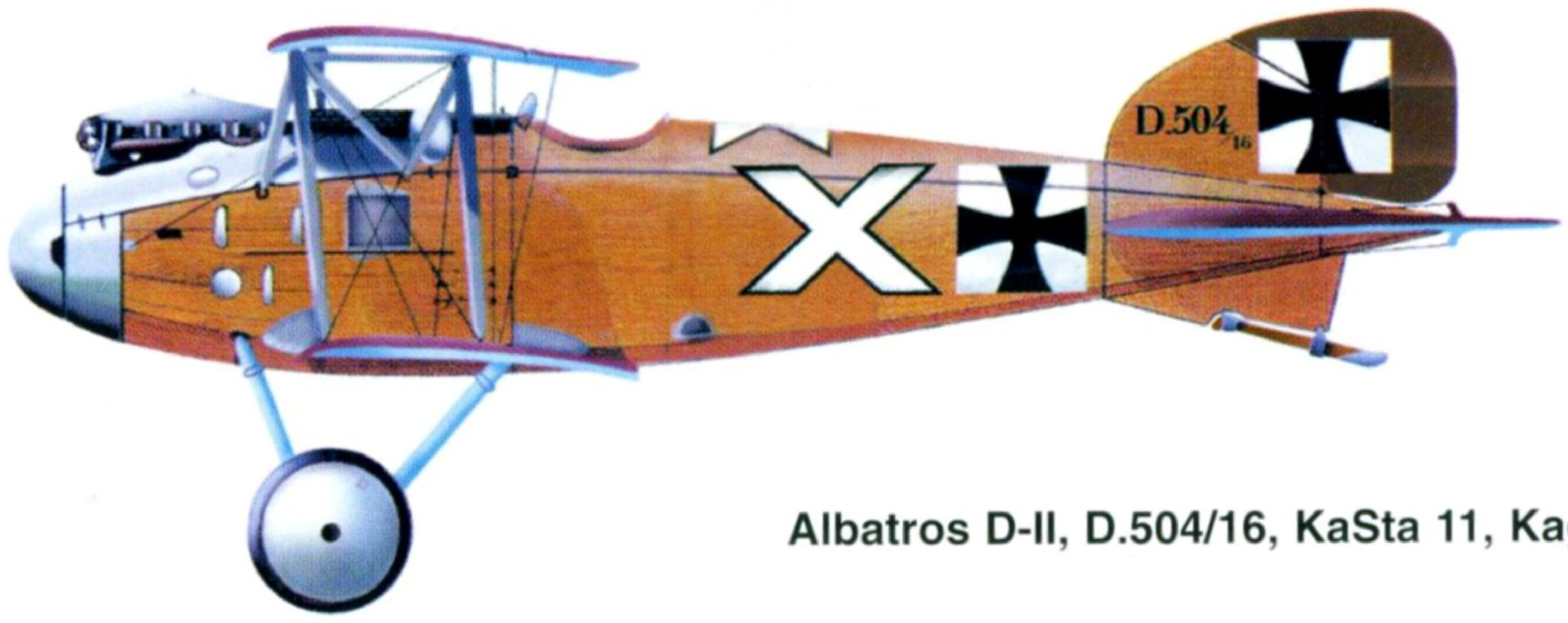
Albatros D-II (LVG), D.1045/16, Jasta 23



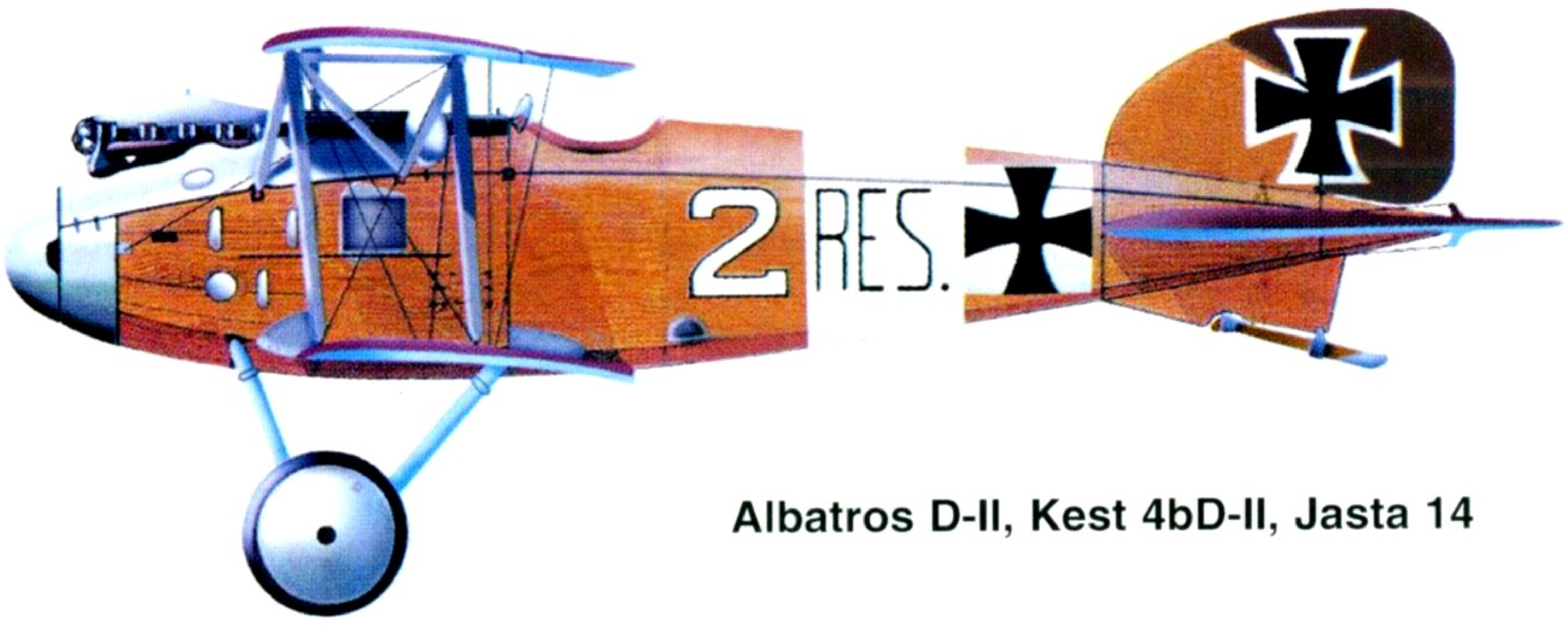
Albatros D-II, Jasta 23



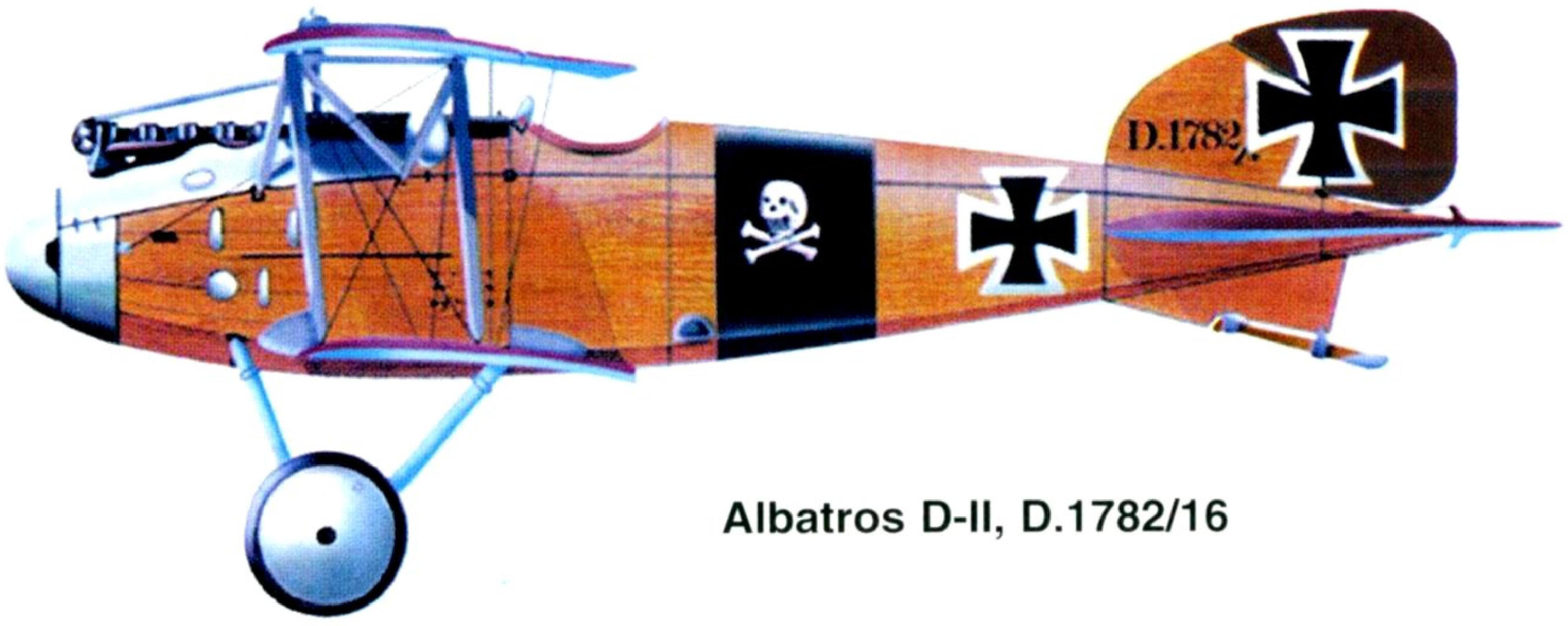
Albatros D-II (LVG), D.1069/16, Jasta 24 oder FA(A) 224



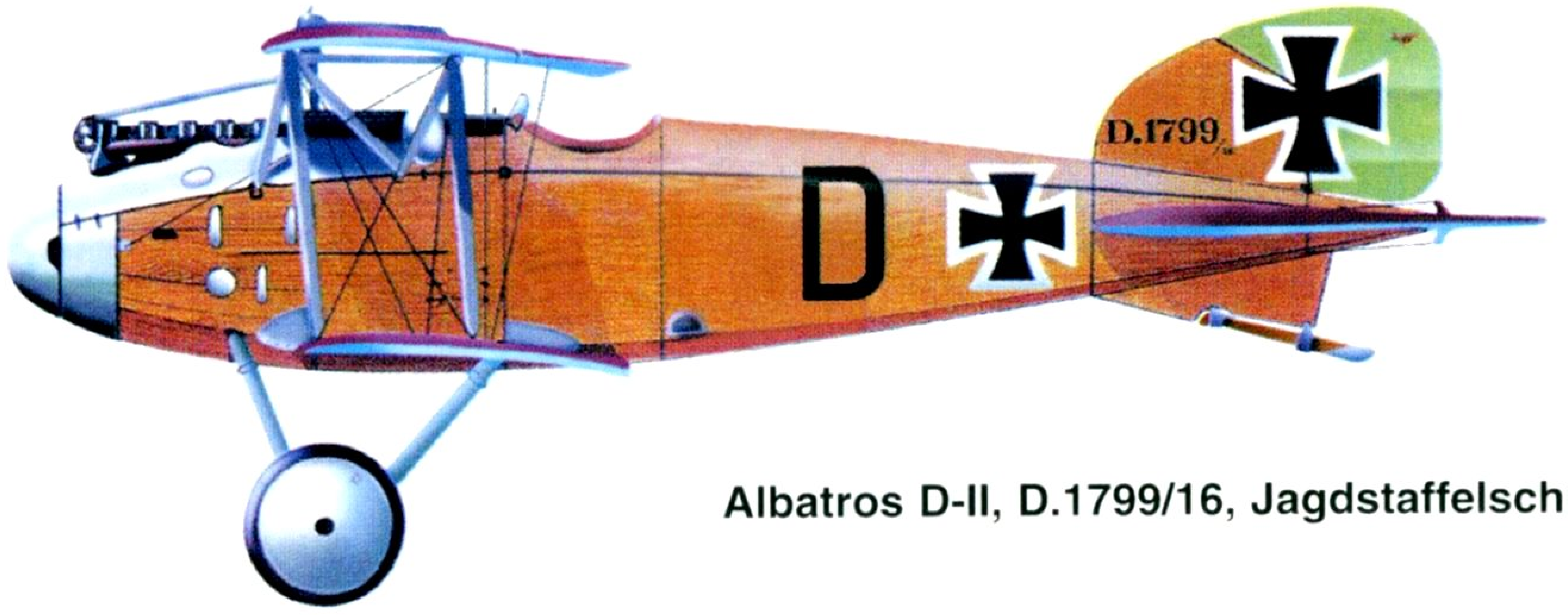
Albatros D-II, D.504/16, KaSta 11, Kagohl 2



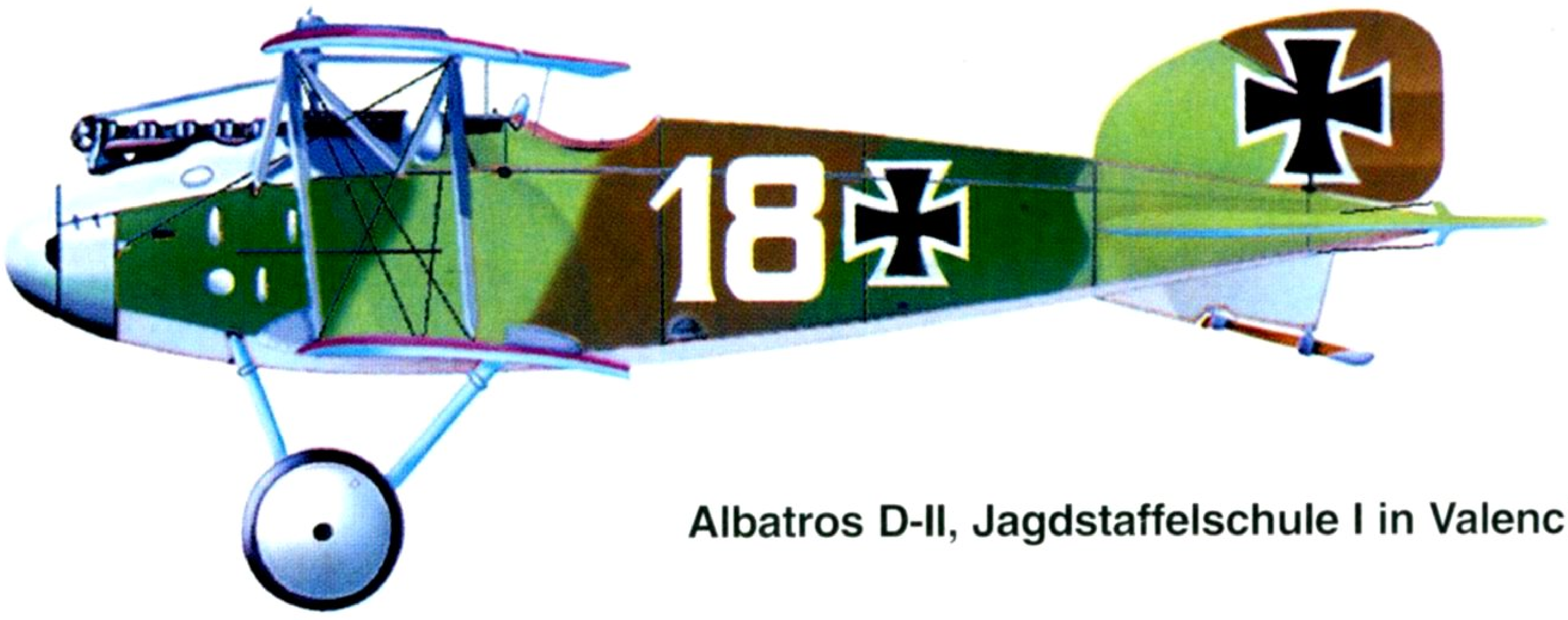
Albatros D-II, Kest 4bD-II, Jasta 14



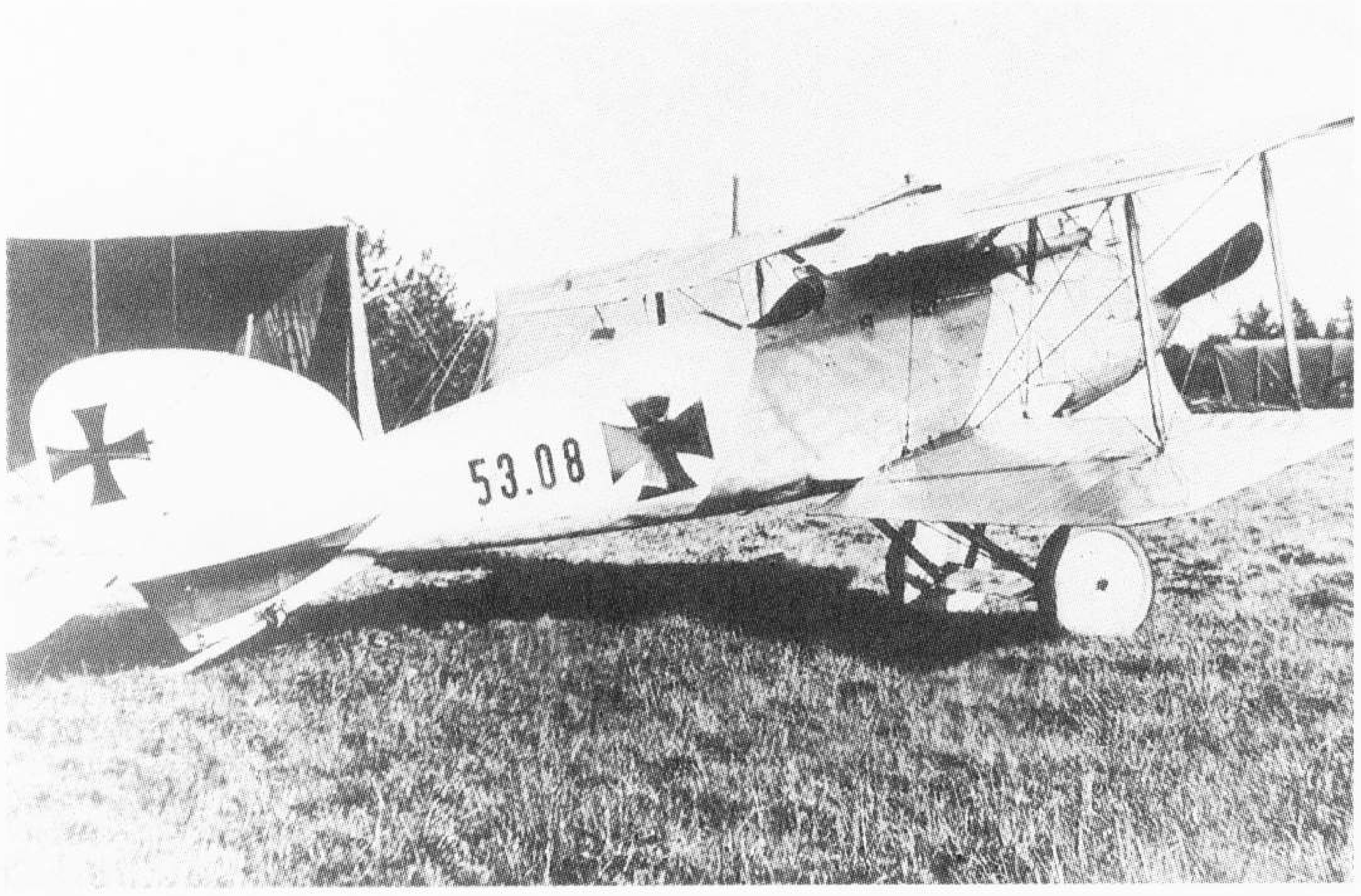
Albatros D-II, D.1782/16



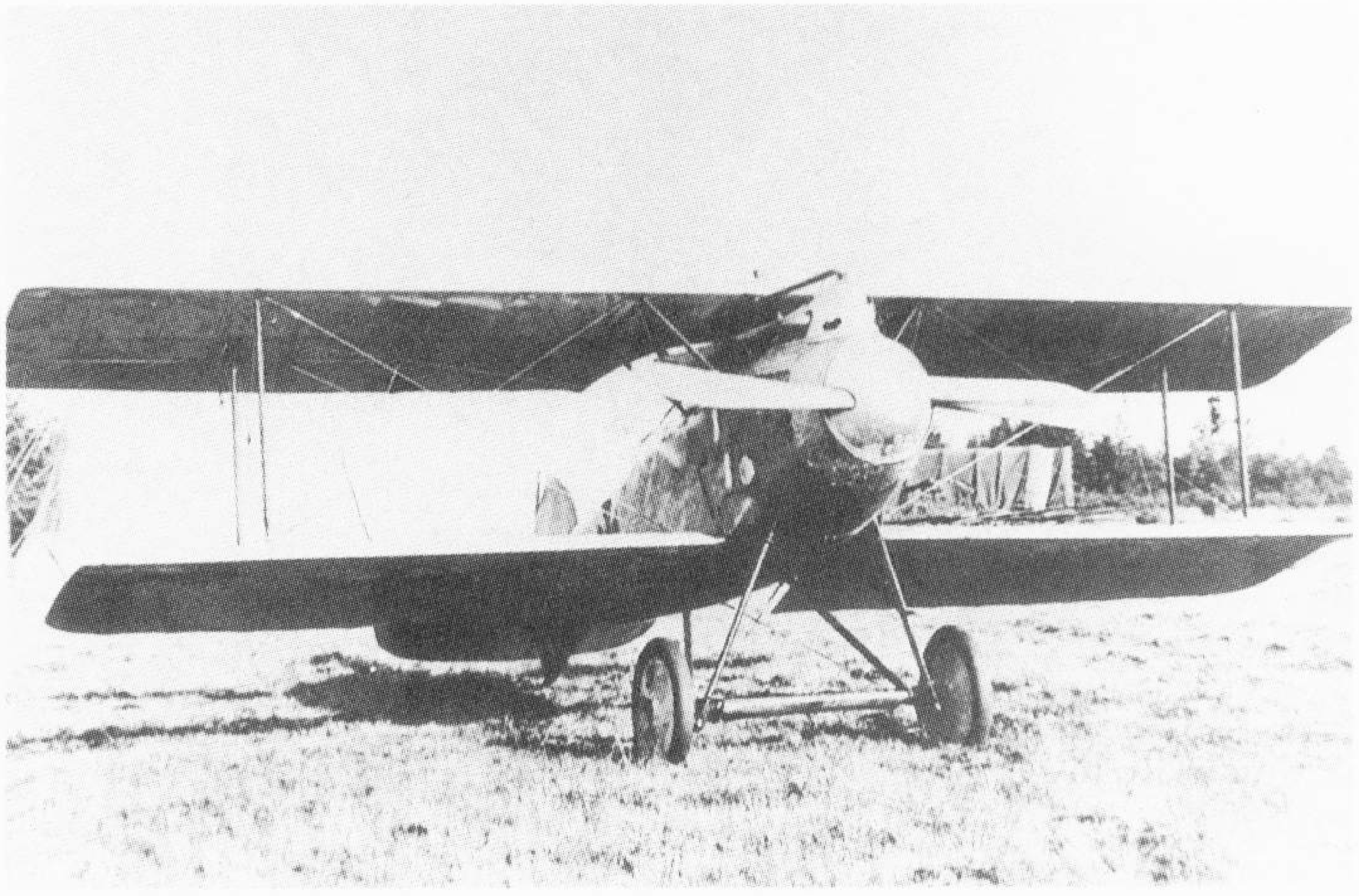
Albatros D-II, D.1799/16, Jagdstaffelschule I in Valenciennes



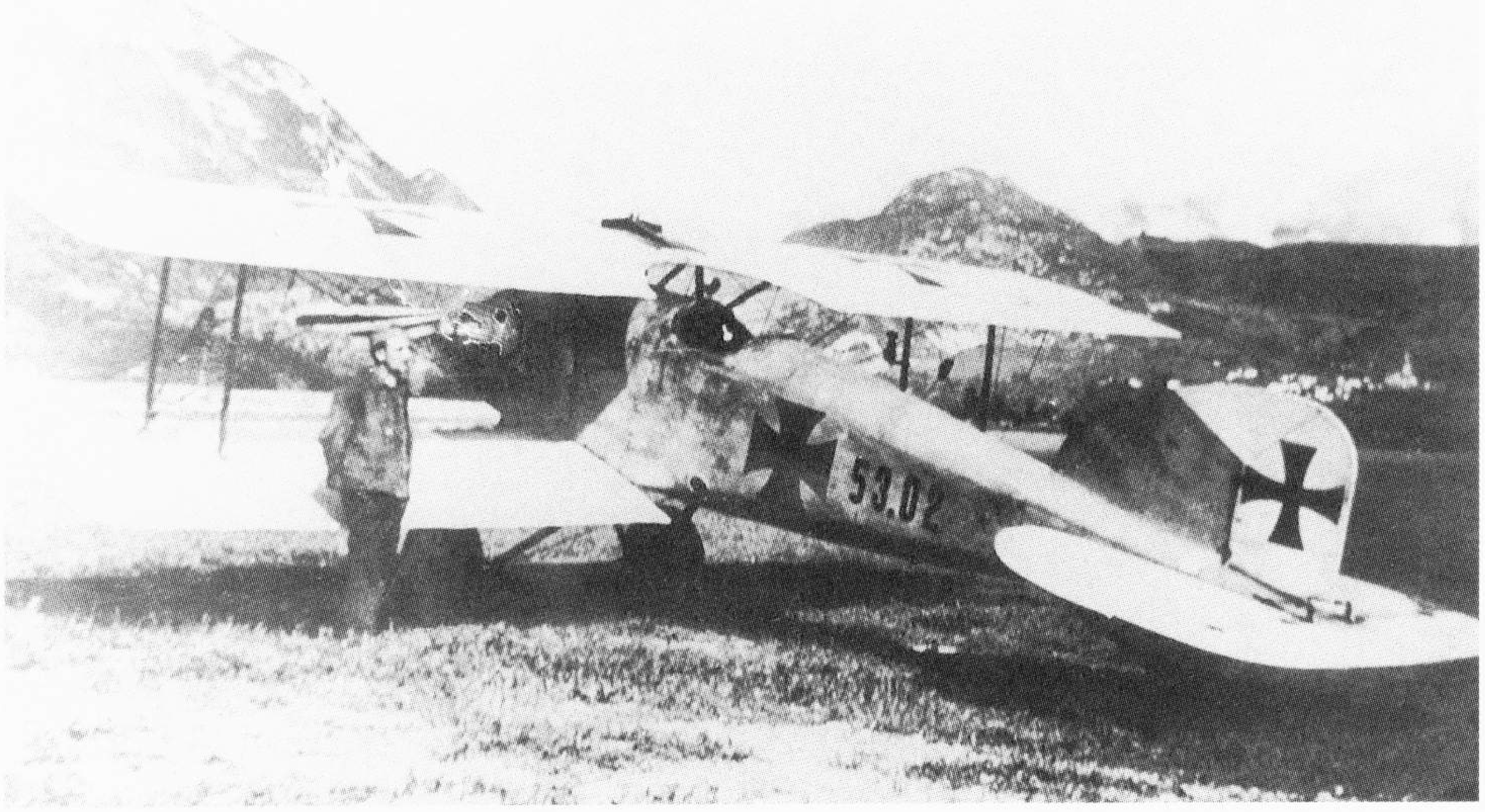
Albatros D-II, Jagdstaffelschule I in Valenciennes



Dieser Albatros D-II (Oef) stand im Mai 1917 bei der Flik 22 in Galizien im Einsatz. Foto: Wernfried Haberfellner



Die Abdeckung des Motors bewährte sich im Fronteinsatz nicht, da der Motor dadurch leicht überhitzte. Foto: Wernfried Haberfellner



Mit dem 53.02 schoß Fp. Fw. Julius Kowalczik von der Flik 24 am 19. Juni 1917 über Cima Maora eine Caudron ab. Foto: Wernfried Haberfellner

seinem *D-II* und ließ sich zu seinem Flugplatz zurückbringen.

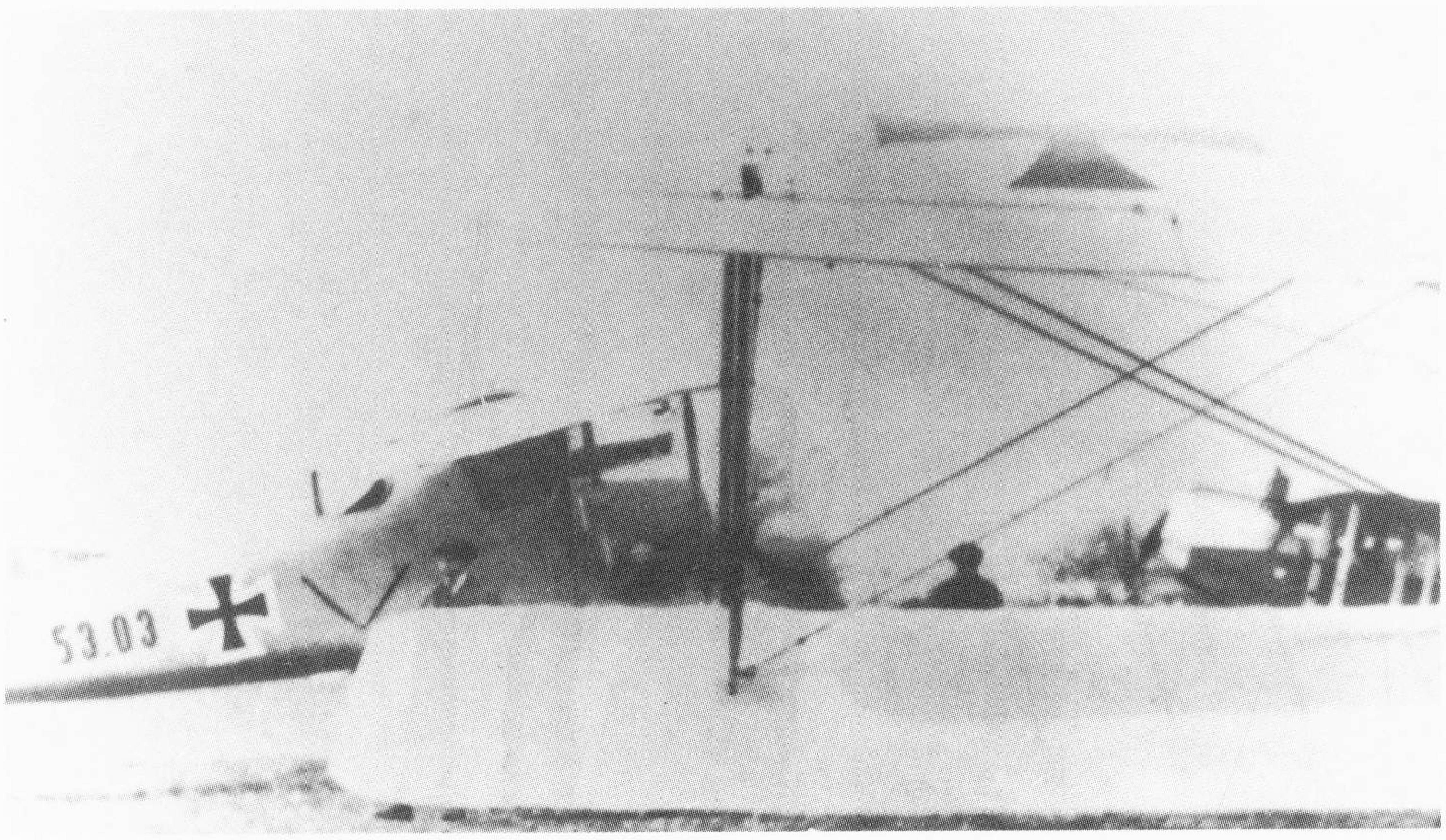
Zwei Stunden später befand er sich wieder mit der *Jasta „Boelcke“* in der Luft. Diesmal kamen die Gegner von der *No 18th Squadron (RFC)* und flogen *F.E.2b* der *Royal Aircraft Factory*. Erneut war Richthofen, aber auch die Leutnante Hans Imelmann und Hans Wortmann erfolgreich. Richthofen's Opfer war die Besatzung 2nd Lt. Lionel George D'Arcy als Pilot und Sub-Lt. Reginald Cuthbert Whiteside als Beobachter, welche beide den Tod fanden.

Am 24. Dezember 1916 befanden sich einige *Albatros D-II* der *Jasta 15* auf Patrouille über der Front. Gegen 11.00 Uhr stieß die Staffel bei Oberaspach auf zwei Artilleriebeobachter vom Typ *Caudron G-IV*, die von einer *Nieuport Ni.17* begleitet wurden. Einer der *Albatros*-Flugzeugführer, der junge Lt. Ernst Udet, näherte sich unbemerkt, aus der Sonne kommend einer der *Caudron's* und eröffnete aus ca. 200 m Entfernung das Feuer. Trotz der großen Entfernung fing einer der Motoren der *Caudron G-IV* sofort Feuer. Der französische Aufklärer drehte ab und flog Kurven nach beiden Seiten, um seinem Angreifer zu entkommen. Doch es war bereits zu spät – Flammen hüllten das Flugzeug ein und es schlug dicht hinter den eigenen Linien auf. Die zweite *Caudron* ergriff sofort die Flucht und die sie begleitende *Nieuport Ni.17* gab aus großer Entfernung noch eine Garbe aus ihren Maschinengewehren auf Udet's *Albatros* ab, bevor sie dem zweiten französischen Artilleriebeobachter hinter die eigenen Linien nachfolgte.

Am selben Tag machte Vfw. Carl Holler erneut die Erfahrung, daß die Militärfliegerei auch ohne Feindeinwirkung lebensgefährlich sein kann. Wahrscheinlich waren einige Lamellen der beiden *Windhoff-“Ohrenkühler“* seines *Albatros D-II* eingefroren und geplatzt. Dadurch konnte das Kühlwasser nicht mehr zirkulieren und da die beiden seitlichen Kühler tiefer lagen als der Motor, war es während des Fluges unbemerkt ausgelaufen. Dieses Geschehen spitzte sich zu, als der Motor aufgrund mangelnder Kühlung einen „Kolbenfresser“ bekam und der Propeller des *Albatros D-II* mitten im Flug, 40 km hinter den feindlichen Linien, stehen blieb. Glücklicherweise war Holler aber hoch genug, um im Gleitflug mit Hilfe des Rückenwindes die eigenen Linien zu erreichen um dort, quer zu den Furchen eines Ackers, eine Notlandung zu machen. Nur mit Mühe konnte er dabei einen Überschlag verhindern. Der Abtransport des beschädigten Flugzeuges erwies sich dann aber als so schwierig, daß die Mannschaften ihre Weihnachtsfeier erst sehr spät abends beginnen konnten.

Ab dem Jahresanfang 1917 begannen sich Änderungen in der Ausrüstung der deutschen Fliegertruppe abzuzeichnen. Ab diesem Zeitpunkt kamen vereinzelt bereits die neuen Jagdflugzeugtypen *Halberstadt D-II*, *Roland D-II* und *Albatros D-III* zu den Frontstaffeln. So erzielte Lt. Manfred von Richthofen als Staffelführer der *Jasta 11* bereits am 24. Januar 1917 seinen 18. Luftsieg mit dem *Albatros D-III* D.789/17 über eine *R.A.F. F.E.2b* der *No 25th Squadron (RFC)*. Allerdings war er von der Stabilität dieses neuen Jagdflugzeuges nicht überzeugt, sodaß er den Februar 1917 dazu nutzte, den parallel ausgelieferten *Halberstadt D-II* auf seine Fronttauglichkeit zu testen. Zweifellos begann sich die Ära des bisher überlegenen *Albatros D-II* etwa ab diesem Zeitpunkt ihrem Ende zuzuneigen.

In den ersten drei Wochen des Jahres 1917 war aufgrund des schlechten Wetters an einen regelmäßigen Flugbetrieb nicht zu denken. Da inzwischen aber bei der *Jasta 6* Ersatz eingetroffen war, hielt es Staffelführer Rittm. Josef Wulff für an-



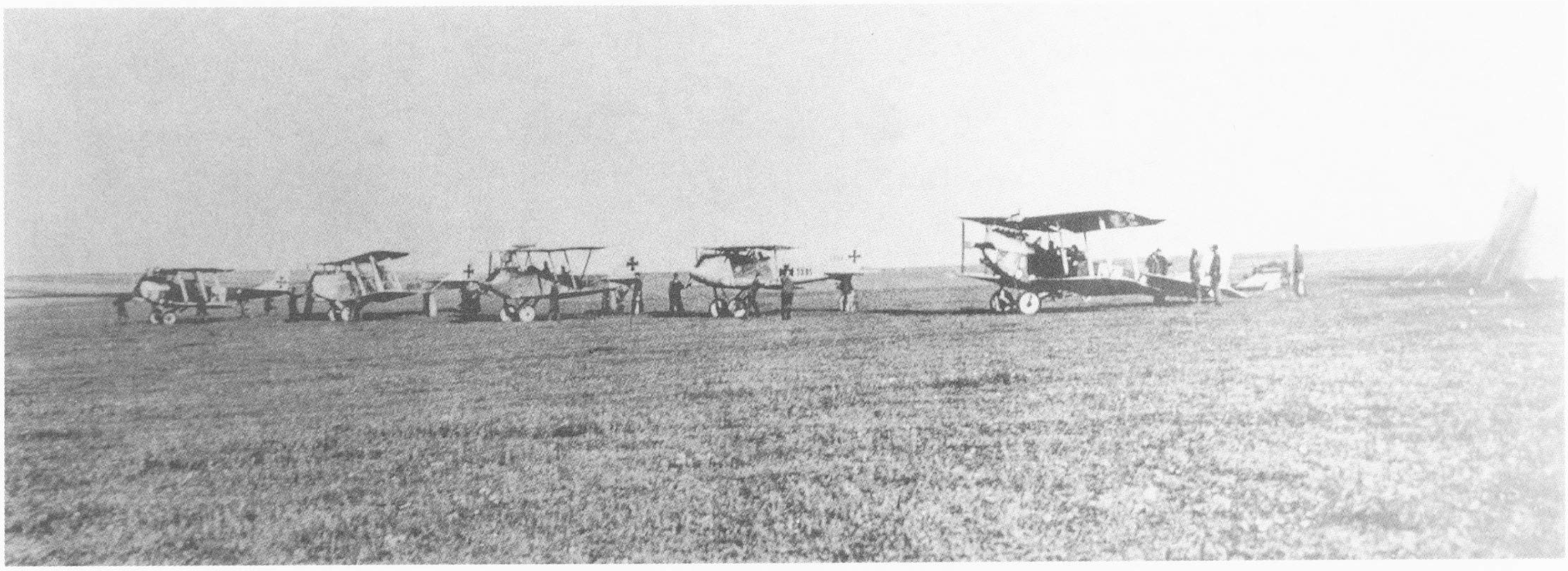
Der 53.03 stand zuerst bei der Flik 14 im Dienst und kam danach zur Flik 25.
Foto: Wernfried Haberfellner

geraten, die neuen Flugzeugführer seiner Einheit trotz der teilweise extremen Witterungsverhältnisse in simulierten Luftkämpfen zu trainieren. So mußte unter anderem auch Vfw. Carl Holler bei 300 m Wolkenhöhe zu diesen Übungsflügen starten, um den „Feind" darzustellen. Bei einem dieser Trainingsflüge – Holler hatte sich an einen seiner neuen Staffelkameraden unbemerkt herangepirscht – schlug ihm plötzlich eine Windböe auf seine linken Tragflächen. Sein *Albatros D-II* überschlug sich und begann sofort zu trudeln. Alle Steuerorgane versagten und auch das Manövrieren mit dem Motor zeigte keine Wirkung. Aus den Blicken seiner, ihn vom nahen Flugplatz aus beobachtenden, erschrockenen Kameraden entschwand er in einer Talmulde. Er hatte die Herrschaft über sein Flugzeug nicht zurückerlangt und alle Beobachter dieser Szene warteten mit Entsetzen auf den Knall des Aufschlages. Keine Sekunde zu früh, ganz dicht über dem Boden der Talsenke fing sich laut Holler's Aussage sein *D-II* „plötzlich von selber". Er gab Vollgas und landete auf seinem Heimatflugplatz. Kaum stand die Maschine, sprang er mit schlotternden Knien aus dem Flugzeug und lief zu seinem Staffelführer Rittm. Wulff. Dieser empfing Holler recht lautstark mit deftigen und rustikalen Worten, aus denen hervorging, daß er „solche Mätzchen, durch die der Pilot und seine Maschine in Gefahr geraten können, überhaupt nicht schätze". Holler's Antwort war, daß dieses „Kunststück" bestimmt nicht beabsichtigt gewesen war und er es für sehr gefährlich hielte, solche Übungen bei diesem Wind und Wetter fortzusetzen. Kurz darauf signalisierte eine Leuchtkugel allen in der Luft befindlichen Maschinen zu landen und diese Übungsflüge wurden auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die *Flieger-Abteilung (Artillerie) (FA(A) 263)*, ehemalige *Feldflieger-Abteilung (FFA) 32*, war zu Beginn des Jahres 1917 mit zweisitzigen *Albatros C-VII* ausgerüstet und flog hauptsächlich Fotoaufklärung über der französischen Front. Zu ihren Flugzeugführern gehörte auch Lt. Hohberg. Am 4. Januar 1917 traf bei der Abteilung ein Telegramm des *Kommandierenden General der Luftstreitkräfte (Kogenluft)* ein, worin die Zuweisung eines Einsitzers vom Typ *Albatros D-II* angekündigt wurde. Diese Maschine mit der Militärnummer D.1789/16 war mit einer automatisch arbeitenden Reihenbildkamera ausgerüstet. Am 10. Februar 1917 startete Lt. Hohberg mit diesem Flugzeug erstmals zu einem Bild-Aufklärungsflug und fotografierte dabei die Siegfried-Stellung von St. Martin-sur-Cojeul bis 2 km westlich von Inchy lückenlos. Die ganze *FA(A) 263* war von diesem Ergebnis begeistert, hatte doch Lt. Hohberg bewiesen, daß seine Idee des einsitzigen Aufklärungsflugzeuges durchführbar war. Sein *Albatros D-II* war somit der erste Fotoaufklärungs-Einsitzer der deutschen Luftfahrtgeschichte. Die Maschine stand bei der *FA(A) 263* bis Juli 1917 im Dienst und war damit wahrscheinlich der letzte, in Frontverwendung stehende *Albatros D-II*. Später wurden auch andere Jagdeinsitzer zu Fotoaufklärern modifiziert, darunter auch das Nachfolgemodell *Albatros D-III*.

Am 16. März 1917 waren gegen 16.30 Uhr einige *Albatros D-II* der *Jasta „Boelcke"* auf Patrouille, als sie auf *De Havilland D.H.2* der No *32nd Squadron (RFC)* trafen. Im nun folgenden Luftkampf gelangen Oblt. Adolf Tutschek und Lt. Werner Voss je ein Abschuß eines der britischen Jagdeinsitzer. Es waren von Tutschek''s erster und Voss' 13. Luftsieg.

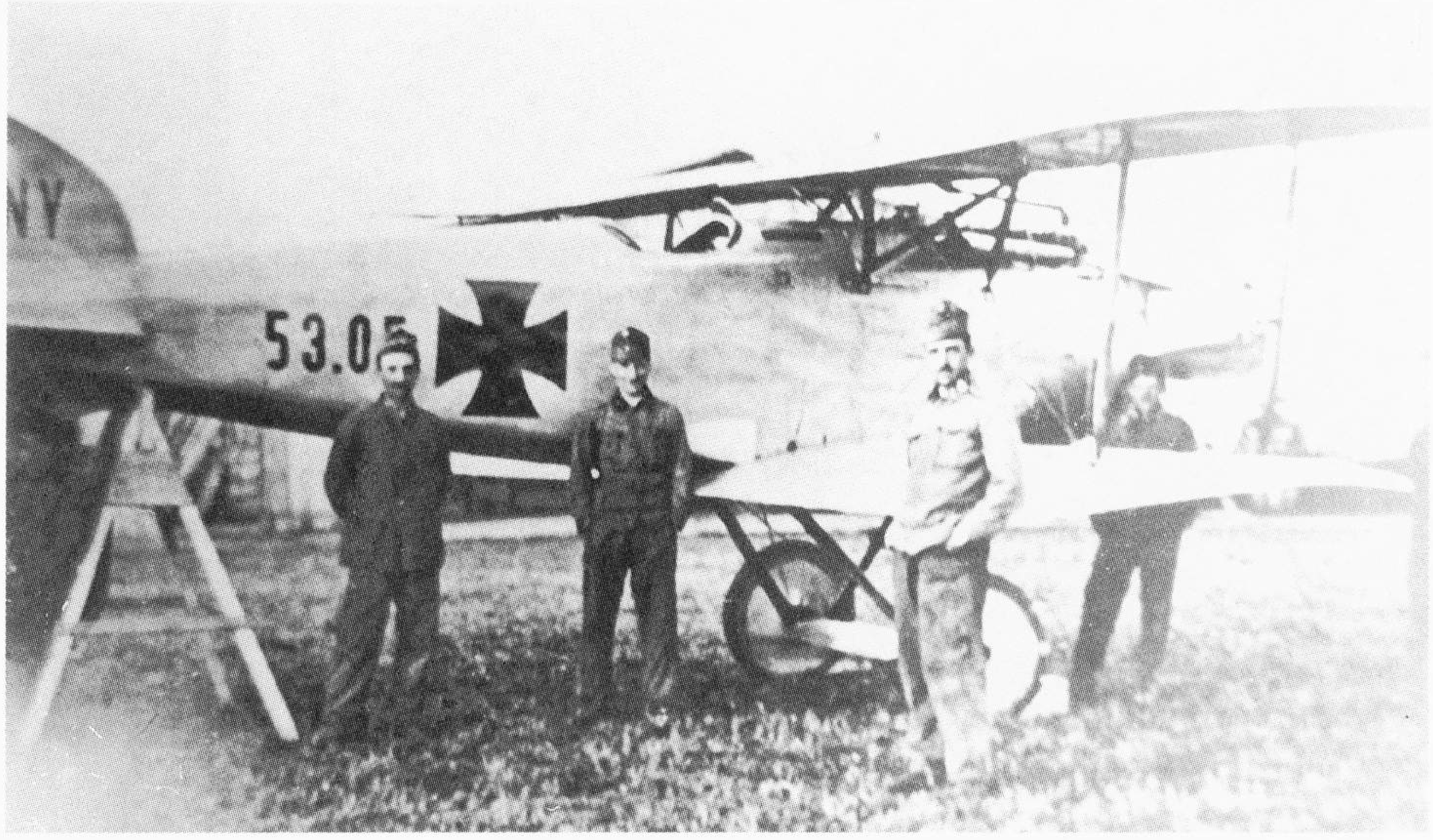
Eine Kette der *Jasta „Boelcke"* startete am 1. April 1917 frühmorgens von ihrer Basis in Pronville, 16 km westlich von Cambrai. Geführt wurde der Schwarm von Lt. Otto Bernert, der inzwischen die

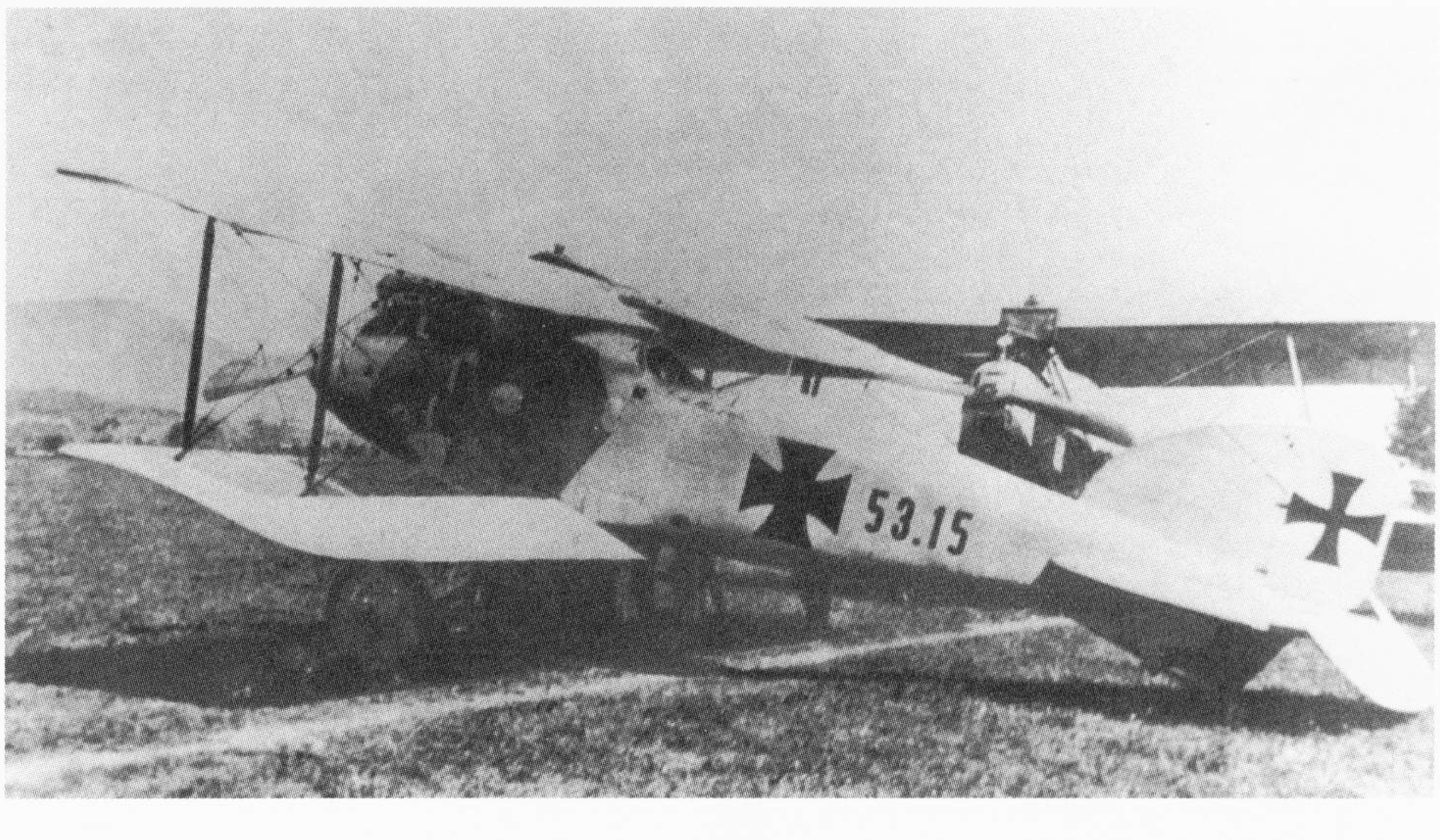


Führung der *Jasta „Boelcke“* erhalten hatte. Über den Wolken wurde die Frontlinie überquert, um einen britischen Beobachtungsballon der *4th Section, 13th Company, 5th Wing* bei Villers-au-Flos anzugreifen. Um 10.45 Uhr schoß Lt. Bernert diesen Ballon mit seinem *Albatros D-II* in Flammen. Die Besatzung des Ballons, die Beobachter Lt. Chochrane und Lt. Hadley sprangen mit ihren Fallschirmen ab. Es war Bernert‘s 10. Luftsieg und der erste britische Verlust im April 1917, welcher in die Geschichte des Luftkrieges als „blutiger April“ eingehen sollte.

Etwa eine Stunde später war eine *B.E.2c* der *No 15th Squadron (RFC)* zur Artillerieeinweisung über der Frontlinie im selben Gebiet unterwegs. Die *R.A.F. B.E.2c* mit der Besatzung Capt. A.M. Wynne und dem Beobachter Lt. A. S. MacKenzie war um 9.25 Uhr von ihrem Flugplatz Lealvillers, 12 km nordwestlich von Albert, aufgestiegen. Es war etwa 11.30 Uhr und die Besatzung war kurz davor, ihren Auftrag zu beenden und zu ihrem Heimatflugplatz zurückzukehren, als sie von einem Flugzeugführer der *Jasta „Boelcke“* entdeckt wurde. In dem *Albatros D-II,* welcher sich nun mit großer Geschwindigkeit der *B.E.2c* näherte, saß Lt. Werner Voss, der bisher 22 Luftsiege erzielt hatte. Durch Wolken gedeckt, gelang ihm die unbemerkte Annäherung an die *B.E.*. Zwischen Ecoust und St. Leger stieß Voss nur knapp 30 m hinter dem britischen Flugzeug aus dem Dunst hervor und eröffnete sofort das Feuer auf die überraschte Besatzung. Captain Wynne riß das Flugzeug herum, um nach Westen in das eigene Hinterland zu entkommen, während sein Beobachter, Lt. MacKenzie zwei volle Munitionstrommeln auf den Angreifer verfeuerte. Das Abwehrfeuer des Lewis MG‘s zeigte aber keine sichtbare Wirkung. Capt. Wynne ging nun in den Sturzflug über, um seinen Verfolger abzuhängen. Eine *Royal Aircraft Factory B.E.2c*, ausgerüstet mit einem 8-Zylinder-V-Motor *R.A.F. 1a* mit 90 PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 145 km/h in Bodennähe war nicht dazu geschaffen, einem *Albatros D-II* davonzufliegen. Als die *B.E.2c* etwa 30 m Höhe erreicht hatte, traf ein Projektil aus den Maschinengewehren des verfolgenden *Albatros D-II* den britischen Beobachter Lt. MacKenzie direkt ins Herz. Dem Piloten Capt. Wynne, inzwischen an einem Bein verwundet, gelang die Notlandung seiner Maschine hinter den eigenen Linien in der Nähe von St. Leger. Kaum war die *B.E.2c* zum Stillstand gekommen, warf sich Wynne aus der Maschine. Das war keinen Augenblick zu früh, denn soeben startete Voss einen Tiefangriff auf das notgelandete britische Flugzeug, um es vollends zu zerstören. Deutsches Artilleriefeuer vervollständigte schließlich die Zerstörung des 23. Opfers des erst in knapp zwei Wochen 20 Jahre alt werdenden Lt. Werner Voss.

Am Vormittag des 6. April 1917 führte eine *B.E.2e* der *No 15th Squadron (RFC)* mit der Besatzung 2nd Lt. A. H. Vinson und 2nd Lt. E. L. Gwilt einen Fotoaufklärungseinsatz über Bullecourt durch, als sie von sechs *Albatros D-II* der *Jasta „Boelcke“* bemerkt wurde. Beobachter Lt. Gwilt eröffnete sofort das Feuer auf die Angreifer, von denen fünf ihren Anflug abbrachen, während der sechste *Albatros D-II* unbeirrt seine Attacke fortsetzte. Daraufhin warf der britische Pilot Lt. Vinson seine Maschine so heftig in den Sturzflug, daß die *B.E.2e* über den senkrechten Sturz hinaus kurzzeitig in leichte Rückenfluglage kam. Dadurch fielen zum Schrecken des Beobachters Lt. Gwilt aber beide Lewis-Maschinengewehre des Beobachterstandes über Bord – die *B.E.2e* hatte sich nun selbst entwaffnet. Der angreifende *Albatros D-II* feuerte immer wieder auf den nun wehrlosen britischen Aufklärer. Einige Geschosse zerkratzten das Gesicht des Piloten, während andere eine Hand des Beobachters trafen. Auch der Benzintank der *B.E.2e* wurde getroffen, doch entzündete sich der Treibstoff glücklicherweise nicht. Der einseitige Luftkampf dauerte etwa eine halbe Stunde lang. In dieser Zeit gelang es Lt. Vinson sein Flugzeug hinter die eigenen Linien zu bringen, wo er eine Notlandung in der Nähe von Lagnicourt machte. Kaum hatte die Besatzung das Flugzeug verlassen und in einem Granattrichter Deckung gesucht, griff der *Albatros D-II* die notgelandete *B.E.2e* im Tief-





Links
53.05 bei der, sonst mit Hansa-Brandenburg C-I Aufklärern ausgerüsteten Flik 3. Foto: Bohumir Kudlicka

Ab September 1917 kam 53.05 von der Flik 3 zur Flik 25/D. Foto:Bohumir Kudlicka

Der Albatros D-II (Oef) 53.15 stand bei der Flik 35, 1. Isonzo-Armee, im Dienst. Foto: Wernfried Haberfellner

flug an. Erst nachdem britische Infanterie das Feuer auf den deutschen Jagdeinsitzer eröffnete, zog sich dieser in Richtung der Front zurück. Zur selben Zeit begann sich aber auch schon die deutsche Artillerie auf die *B.E.2e* einzuschießen. Bevor ein deutsches 20-cm-Artilleriegeschoß den englischen Fotoaufklärer restlos zerstörte, gelang es Lt. Vinson noch, den Fotoapparat und die belichteten Fotoplatten aus dem Flugzeug zu bergen. Der Flugzeugführer des erfolgreichen *Albatros D-II* war wiederum Lt. Werner Voss, der wenig später am selben Tag einen weiteren Luftsieg erzielte, diesmal über die *Sopwith Pup* (A6165) der *No 45th Squadron (RFC),* südlich von Lagnicourt. Dabei gelang dem Piloten des *Sopwith*-Jagdeinsitzers, 2nd Lt. R. M. Foster, hinter den eigenen Linien in der Nähe von Lagnicourt eine Notlandung, welche er unverletzt überstand.

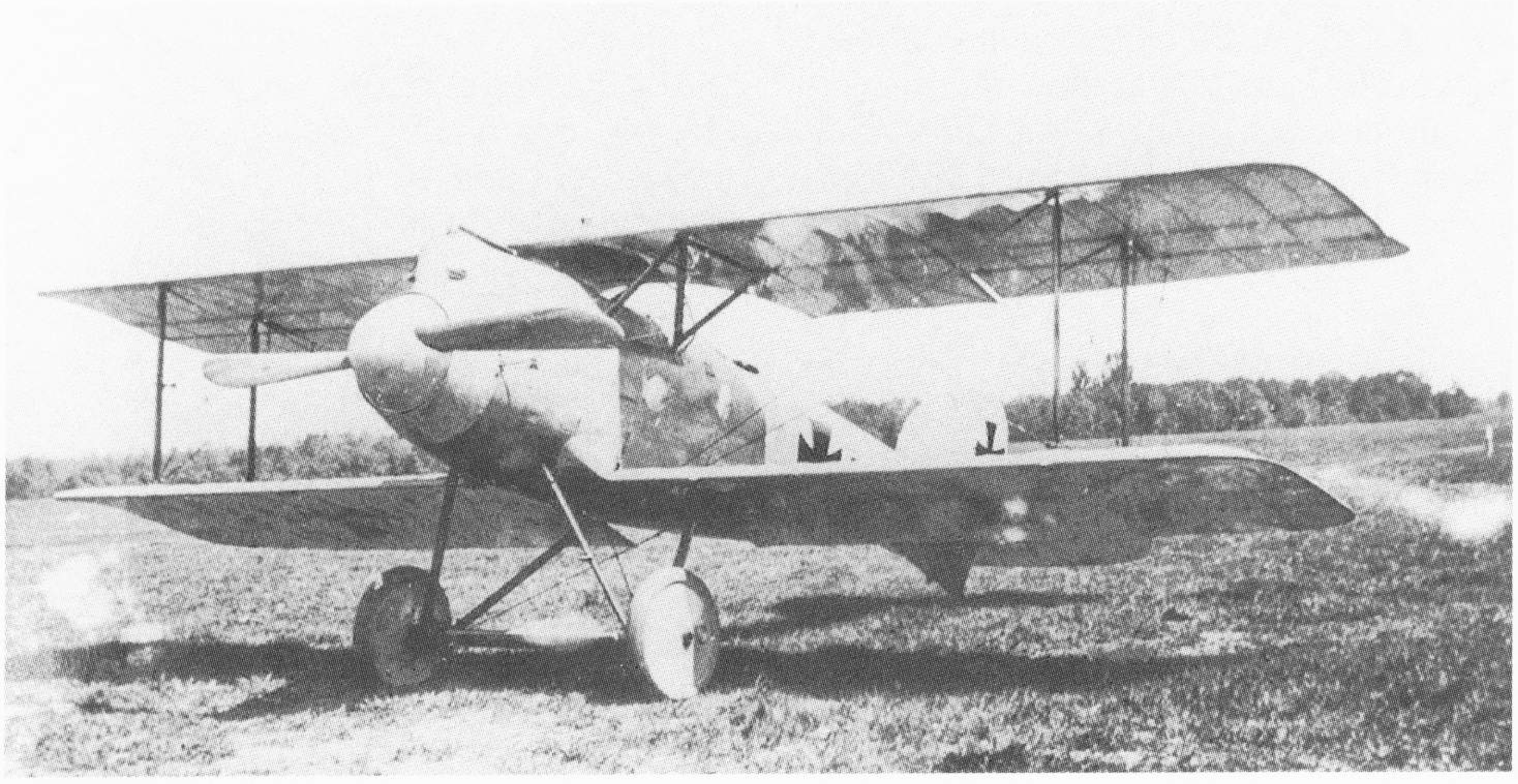
Offenbar erhielt Voss nur einen dieser beiden Abschüsse offiziell anerkannt.

Keine 100 km weiter südöstlich flogen die Vizefeldwebel Julius Buckler und Georg Straßer an die Front. Ihre *Jagdstaffel 17* hatte inzwischen in den Bereich der *7. Armee* verlegt. Auch diesmal flog Straßer einen *Albatros D-II,* diesmal mit der Militärnummer D.1727/16, obwohl er sich bereits auf das Nachfolgemuster *D-III* einzufliegen begonnen hatte. Und wiederum kam Straßer zu einem unspektakulären Erfolg – so berichtete er: „...Erst über den Wolken geflogen, dann bei Berry-au-Bac unter Wolken. Bei Pontavert einige feindliche *Caudron's* zwischen Wolken. Auf einen herabgestoßen und von hinten angegriffen. Bis auf 10 m heran und 150 Schuß abgegeben. *Caudron* ging senkrecht nach unten, wahrscheinlich abgestürzt.“ Dieser Luftsieg wurde ihm als Nummer 2 anerkannt.

Am 11. April 1917 startete die *No 4th Squadron (RFC)* kurz nach 7.00 Uhr mit ihren *Royal Aircraft Factory B.E.2d,* um Bomben auf Ziele bei Cambrai zu werfen. Vierzig Minuten später starteten auch die *S.P.A.D. VII* der *No 23rd Squadron (RFC),* um sich über dem Ziel mit den *B.E.'s* zu vereinigen und den Begleitschutz zu übernehmen. Die *No 23rd Squadron (RFC)* war bei Jahresbeginn von den veralteten, zweisitzigen *F.E.2b* auf die modernen, aus Frankreich gelieferten *S.P.A.D.*-Jagdeinsitzer umgestiegen. Das Treffen der beiden *Squadrons* erfolgte zeitgerecht und auch der Bombenangriff der *No. 4th Squadron (RFC)* verlief ohne besondere Störung durch deutsche Flugzeuge. Die *B.E.2d* flogen bei diesem Einsatz alle ohne Beobachter, um mehr Bombenlast mitnehmen zu können. Um 8.45 Uhr befanden sich die beiden englischen Staffeln bereits auf dem Rückflug zu ihren Flugplätzen, als sie auf *Albatros*-Jagdeinsitzer der *Jasta 12* trafen, welche die *B.E.2d* unverzüglich angriffen. Lt. Georg Röth setzte sich hinter die *B.E.* von Lt. F. Matthews, der ja keinen Bordschützen an Bord hatte und dadurch Angriffen von hinten wehrlos ausgeliefert war. Da er mit seinem langsamen und schwerfälligen Aufklärer/Bomber keine Chance hatte, den deutschen Jäger auszukurven, oder ihm davonzufliegen, passierte, was zu erwarten war. Lt. Röth traf die *B.E.2d* mehrmals und zwang seinen Gegner damit bei Abancourt, nur wenige Kilometer von der Absprungbasis der *Jasta 12* entfernt, zur Notlandung. Für Lt. Georg Röth war es sein erster Erfolg. Inzwischen nahm der Luftkampf seinen Fortgang. Lt. F. L. Kitchen geriet an Lt. Adolf Schulte's *Albatros D-III.* Zehn Minuten nach dem Abschuß von Lt. Matthews folgte ihm Lt. Kitchen mit seiner *B.E.2d*, in der Nähe von Tilloy, nach. Ein weiterer britischer Pilot, 2nd Lt. A. F. T. Ord wurde bei diesem Luftkampf verwundet, schaffte es aber, sein angeschlagenes Flugzeug nach Hause zu bringen. Während dieser Geschehnisse tauchte die *Jasta „Boelcke“* am Ort des Geschehens auf und kümmerte sich und die *S.P.A.D. VII* der *No 23rd Squadron (RFC).* Der erst seit etwas über einem Monat bei der *Jasta „Boelcke“* fliegende Lt. Hermann Frommherz schoß eine der britischen *S.P.A.D.* bei Cuvillers ab. Das war sein erster von insgesamt 32 Luftsiegen in diesem Krieg. Zur selben Zeit patrouillierte auch die *No 3rd Squadron* des *Royal Naval Air Service* mit ihren *Sopwith Pup* über Cambrai, sodaß sich der laufende Luftkampf auch auf diese Staffel ausweitete. Flight Commander Lloyd Breadner der *No 3rd Squadron (RNAS)* beanspruchte den Abschuß eines *Albatros D-II,* Flight Lieutenant Joe Fall meldete drei *Albatros*-Jagdeinsitzer als beschädigt und „außer Kontrolle gera-

Flugzeugwarte bei einem Albatros D-II (Oef). Foto: Laszlo Javor

Fp. Zgsf. Scherz und Fp. Kpl. Berger von der Flik 43 stehen vor 53.11, im November 1917.
Foto: Wernfried Haberfellner

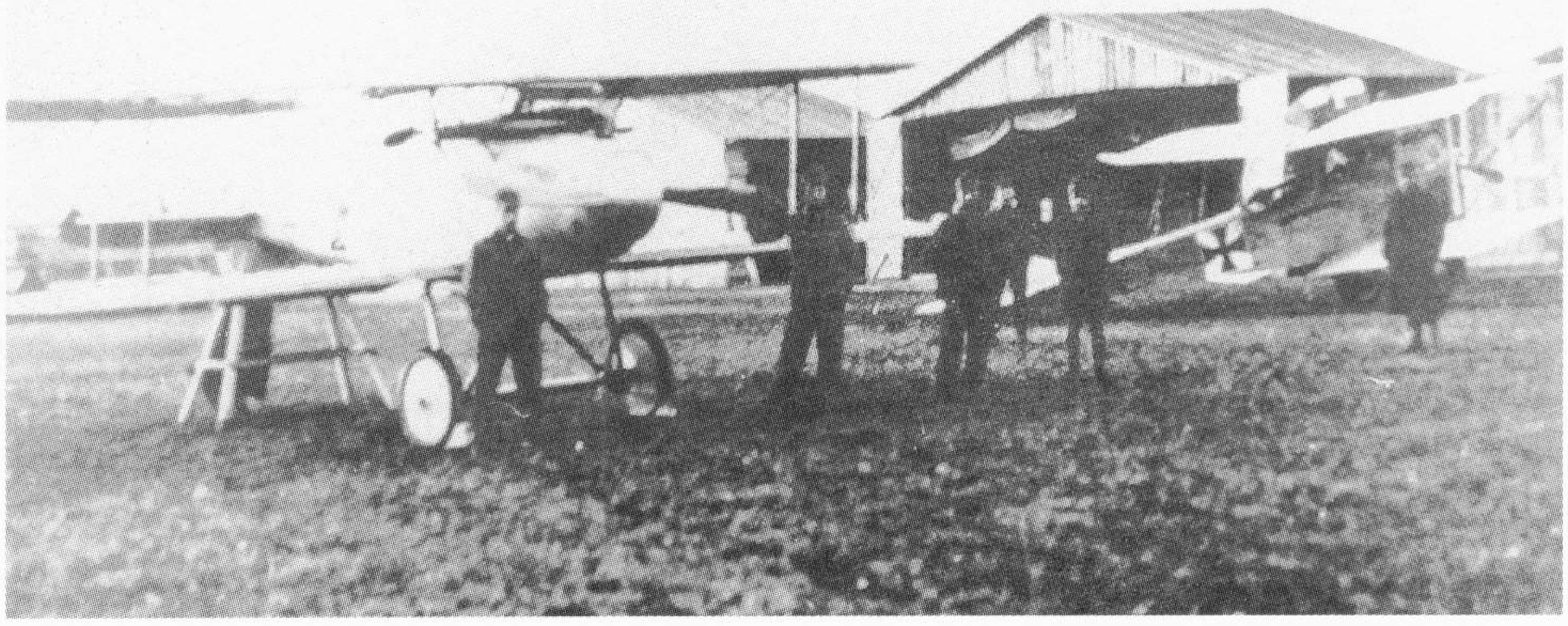


An der Motorverkleidung dieses Albatros D-II (Oef) erkennt man deutlich die beiden Mündungen der Schwarzlose Maschinengewehre.
Foto: Wernfried Haberfellner

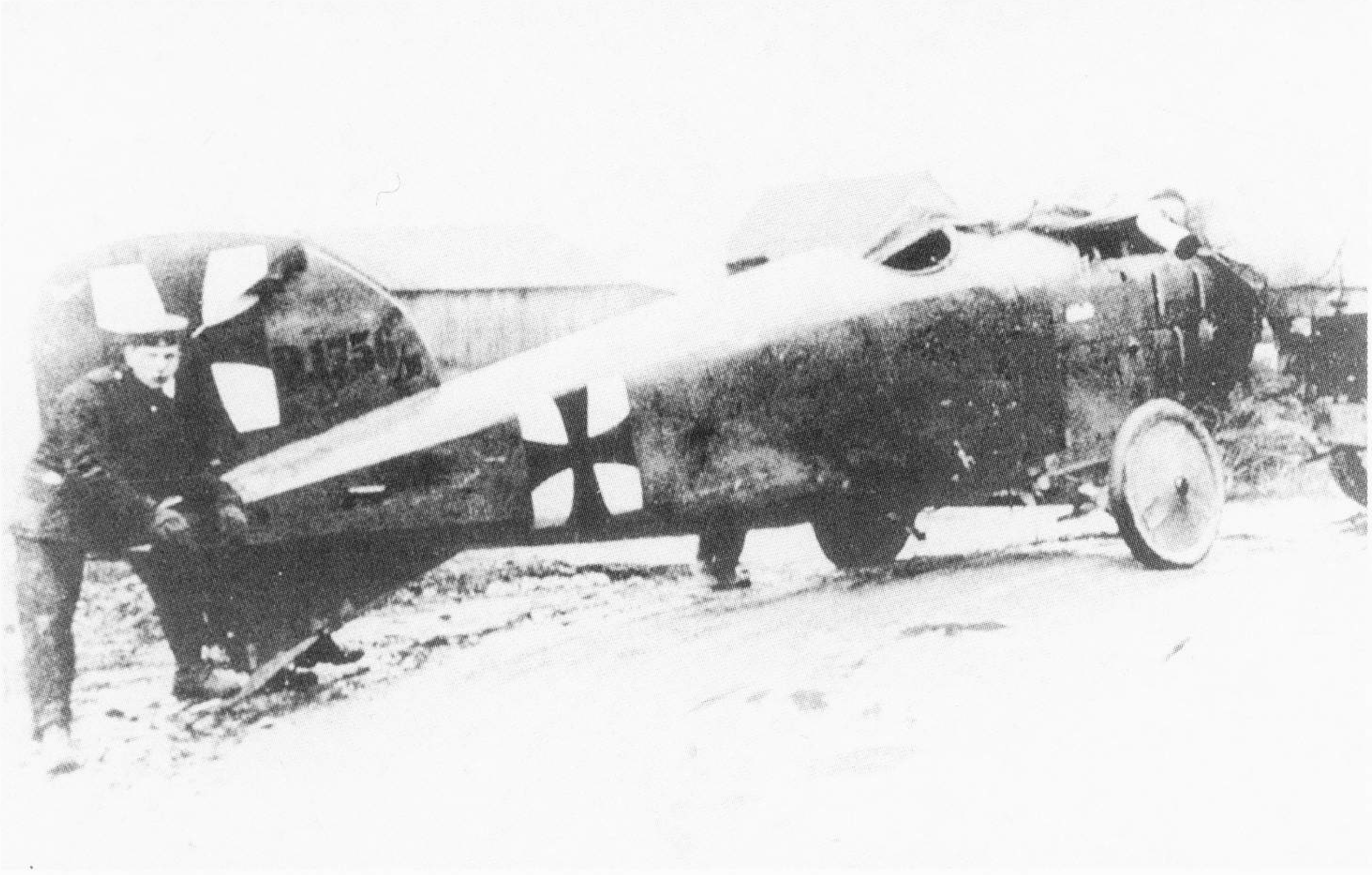
ten“ und Flight Sub-Lieutenant P. G. McNeil einen vierten. Später stellte sich heraus, daß weder die *Jasta „Boelcke“* noch die *Jasta 12* an diesem Tag Personalverluste erlitten, wohl aber die *No 3rd Squadron* des *Royal Naval Air Service.* So erhielt Flt.Lt. Joe Fall‘s *Sopwith Pup* (N6158) gegen Ende dieses schon lange andauernden Luftkampfes Treffer in ihren Rotationsmotor, worauf dieser stehenblieb und Fall eine Notlandung auf deutschem Gebiet, nordwestlich von Neuvireuil, machen mußte. Dieser Abschuß wurde Lt. Adolf Schulte von der *Jasta 12* als bereits zweiter Luftsieg an diesem Morgen zuerkannt. Dem notgelandeten Flt.Lt. Fall gelang es aber, den Motor seiner *Pup* wieder in Gang zu bringen und vor dem Eintreffen deutscher Soldaten wieder in Richtung Heimat davonzufliegen. Auch die *Pup* (N5199) von Flt.Sub-Lt. S. Bennett wurde ebenfalls schwer getroffen, doch auch er schaffte die Rückkehr zu seinem Stützpunkt. Es stellte sich heraus, daß sein Flugzeug so stark beschädigt war, daß man es nur noch verschrotten konnte.

Am 1. April 1917 verlegte die *Jasta 1* auf das Flugfeld Vivaise in dem Gebiet von Chemin des Dames und am 16. April 1917 war die Hügelkette südlich von Laon Ziel einer Offensive der französischen Armee. Unter schweren Verlusten auf beiden Seiten gelang den Franzosen ein kleiner Landgewinn. Am 1. Mai 1917 starteten fünf Flugzeuge der *Jasta 1* zum Angriff auf französische Fesselballons, welche über der Frontlinie standen und die französische Artillerie einwiesen. Der Staffelführer Oblt. Hans Kummetz und Lt. Werner Zech flogen mit den neuen *Albatros D-III,* während die Unteroffiziersdienstgrade Wilhelm Cymera, Paul Bona und Dittrich mit den zu dieser Zeit bereits technisch überholten *Albatros D-II* Vorlieb nehmen mußten. An der Front angekommen, splittete sich die *Albatros*-Formation auf und jeder Pilot griff einen der französischen Beobachtungsballons an. Während die französischen Motorwinden heiß liefen, um die Ballons einzuholen, sprangen deren Beobachter mit Fallschirmen aus den Ballonkörben. Vereinzeltes Maschinengewehrfeuer vom Boden aus versuchte, die deutschen Angreifer zu erfassen. Um ca.13.00 Uhr stürzten – fast gleichzeitig – fünf der Beobachtungsballons brennend zur Erde. Ein sechster Ballonabschuß blieb unbestätigt. Da dieser Frontabschnitt zum Zeitpunkt des Angriffes der deutschen Jäger frei von Flugzeugen der *Entente* war, kam es zu keinen weiteren Luftkämpfen und alle fünf *Albatros*-Jagdflugzeuge der *Jasta 1* kehrten wohlbehalten nach Vivaise zurück.

Am späten Nachmittag des 17. Juni 1917 starteten um 17.45 Uhr vier *Albatros*-Jagdeinsitzer der *Jasta 1,* geführt von Lt. Herbert Schröder zu einer Patrouille. Der Verband bestand aus drei *Albatros D-III* und einem der letzten an der Front befindlichen *Albatros D-II,* in welchem Vfw. Karl Jentsch Platz nehmen mußte. Während des Fluges zur Front zerriß die Formation langsam, da der ältere und leistungsschwächere *D-II* mit den moderneren *D-III* nicht mithalten konnte. In ca. 4.100 m Flughöhe hing Jentsch etwa 400 m unter seinen drei Kameraden nach. Merkwürdigerweise griffen acht französische *S.P.A.D. VII,* welche in etwa 5.500 m Höhe parallel zu den deutschen Maschinen flogen, diese nicht an. Möglicherweise wurden die vier *Albatros* der *Jasta 1* von den französischen *S.P.A.D.*-Piloten für eigene oder verbündete Maschinen gehalten, denn als die deutsche Patrouille auf der Höhe von Cráonne die Frontlinie überquerte, tauchten die acht *S.P.AD. VII* zu zweit nebeneinander fliegend und nach hinten gestaffelt, erneut unter den vier *Albatros D*-Flugzeugen auf. Sehr zum Ärger von Vfw. Jentsch machte der Führer der deutschen Patrouille, Lt. Schröder keine Anstalten, aus der nun überlegenen Position heraus die französischen Jagdflugzeuge zu attackieren. Der mit den Verhältnissen an der Westfront noch wenig vertraute Jentsch beschloß daher, mit seinem veralteten Flugzeug einen Angriff auf die Franzosen im Alleingang zu wagen. Als er sich zuvor noch vergewisserte, ob „die Luft hinter ihm auch rein sei“, entdeckte er zu seinem großen Schrecken eine weitere *S.P.A.D. VII,* die sich an sein Heck herangepirscht hatte. Sofort riß er seinen *D-II* in einer engen Kurve um 90° herum und drehte auf das französische Flugzeug ein. Erst auf 50 m Entfernung eröffnete Jentsch das Feuer. Dieser Angriff kam für den *S.P.A.D.*-Piloten jedoch so überraschend, daß er eine Schrecksekunde lang nicht reagierte. In dieser Zeit wurde



Eine k.u.k. Fliegerkompagnie mit gemischtem Flugzeugpark.
Foto: Wernfried Haberfellner

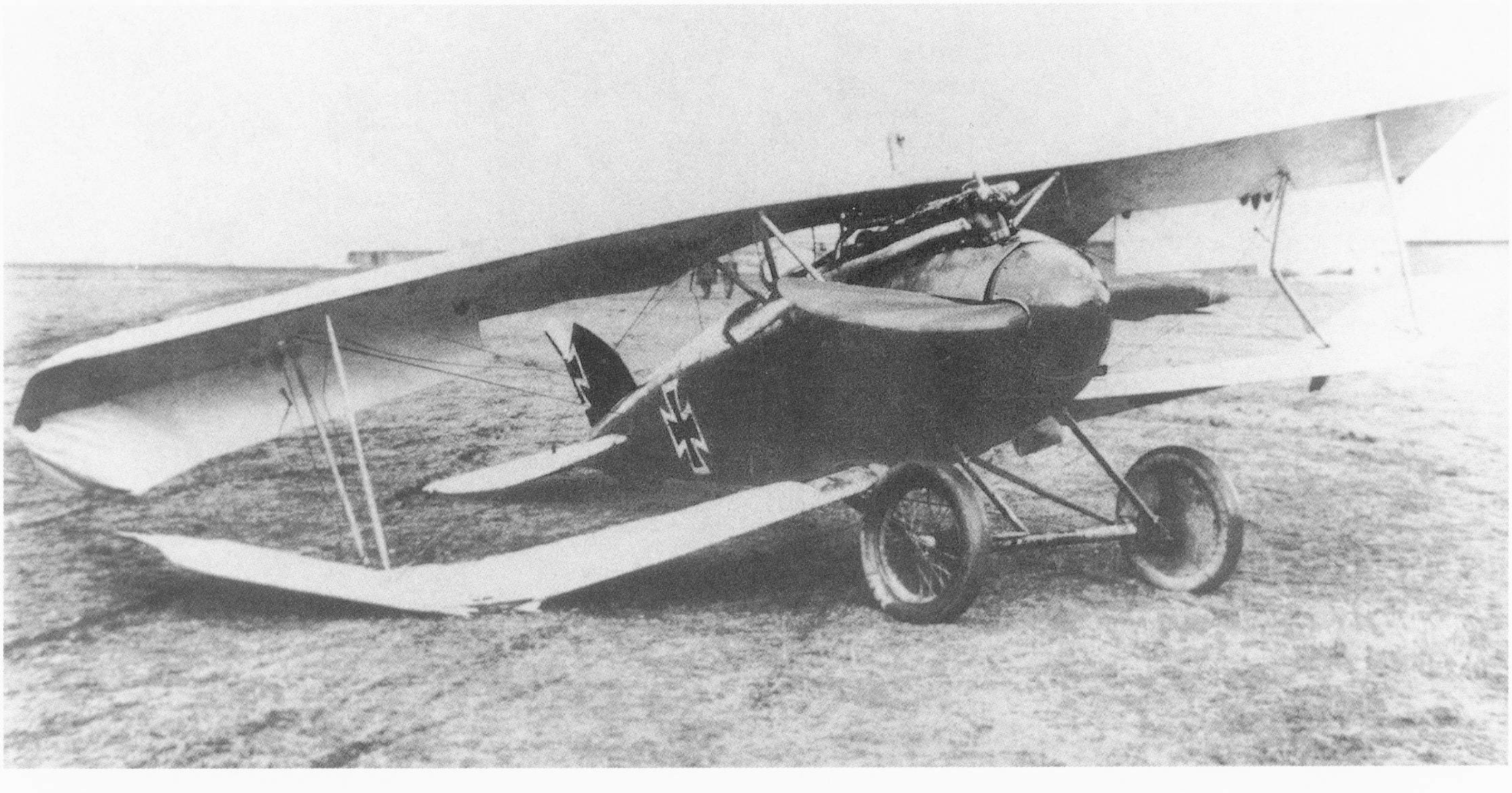


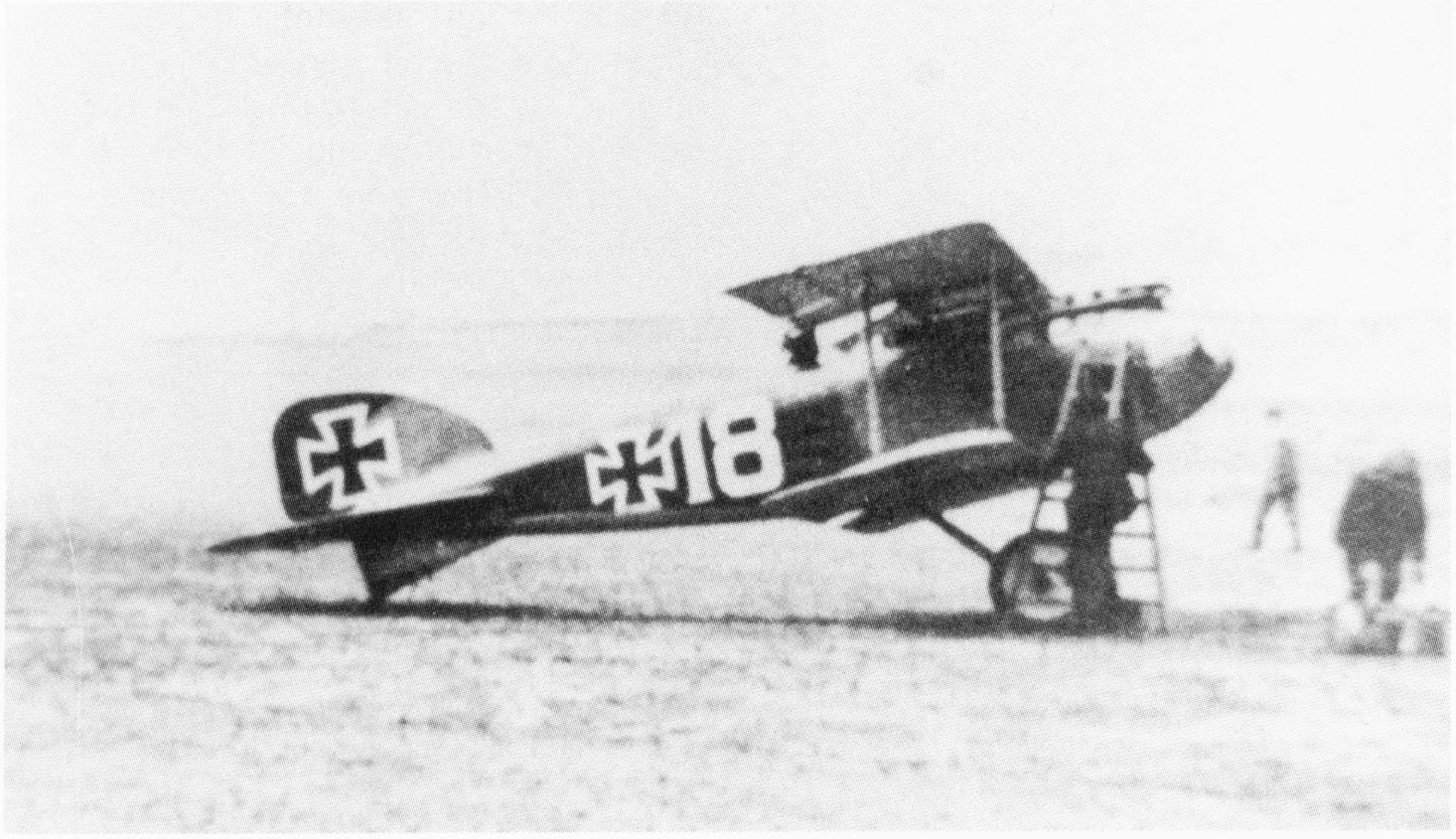
Der Albatros D-II D.1756/16 wird geborgen.

seine Maschine wieder und wieder getroffen. Eine schwarze Rauchwolke hinter sich herziehend, verschwand die *S.P.A.D. VII* im Sturzflug Richtung Berry-au-Bac. Nun war auch die französische Fliegerabwehr zur Stelle und deckte Jentsch' *Albatros D-II* mit gut liegenden Sprenggranaten ein. Das und die Tatsache, daß der Treibstoff zur Neige ging, ließen den Deutschen in Richtung der eigenen Linien abdrehen. Von seiner Patrouille oder den anderen *S.P.A.D.* war nichts mehr zu sehen. Offenbar hatte sich jene S.P.A.D. VII die er angegriffen hatte, nur zufällig in einer Angriffsposition zu ihm befunden, denn das seltsame Verhalten des französischen Piloten gab Grund zur Vermutung, daß er seinen Gegner als solchen erst erkannt hatte, als es für ihn bereits zu spät war und er brennend nach unten ging. Zufrieden meldete Vfw. Karl Friedrich Jentsch seinen Luftsieg, doch wurde ihm dieser offiziell nicht anerkannt. Zwar sah ein deutscher Ballonbeobachter bei Cráonne diesen Luftkampf, doch verschwand die *S.P.A.D. VII* schwarz qualmend in einer Talsenke und ein Aufschlag konnte nicht bezeugt werden.

Ende Dezember 1916 besaß die deutsche *Fliegertruppe* 25 Jagdstaffeln (Jastas). Das *Royal Flying Corps* hatte es zu dieser Zeit – allerdings unter großen Anstrengungen – geschafft, die Luftüberlegenheit über der Front aufrecht zu erhalten. Der Blutzoll dafür war sehr hoch. So wurden zwischen dem 1. Juli und 17. November 1916 insgesamt 308 Piloten und 109 Beobachter des *RFC* getötet, verwundet oder wurden vermißt. Über 800 Flugzeuge gingen in diesem Zeitraum verloren. Die Anzahl der *Squadrons* (Staffeln) des *Royal Flying Corps* stieg von 27, am 1. Juli 1916 , auf 38 bis zum Jahresende an. Nun standen auch acht *Fighter Squadrons* des *Royal Naval Air Service (RNAS)* an der Westfront im Einsatz. Viele der eingesetzten britischen Jagdstaffeln waren noch mit veralteten Flugzeugtypen ausgerüstet, so z.B. die *No 24th, No 29th* und *No 32nd Squadrons (RFC)* mit *De Havilland D.H.2,* und die *No 40th* und *No 41st Squadron (RFC)* mit *Royal Aircraft Factory F.E.8.* Nur die *No 60th Squadron (RFC)* besaß die moderneren *Nieuport Ni.17* und die *No 8th Squadron (RNAS)* war mit *Sopwith Pup* ausgerüstet. Diese beiden vorgenannten Jagdeinsitzer waren zur damaligen Zeit die einzigen Jagdflugzeuge in britischen Beständen, welche gegen die *Albatros D-I* und *D-II* bestehen konnten. Die Umrüstung auf neue Flugzeugtypen kam nur sehr langsam voran. So stieg z.B. die *No*

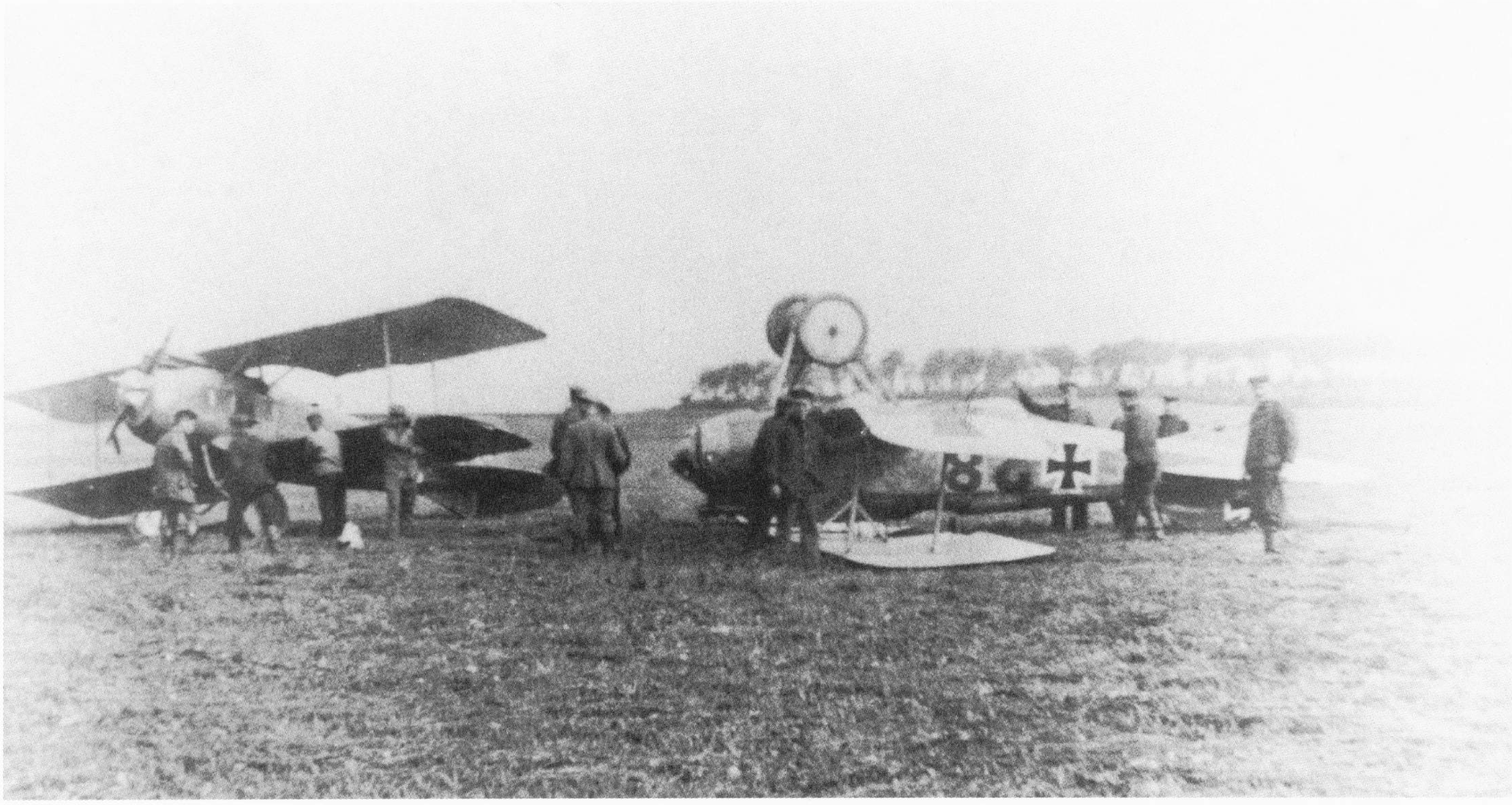
Auch die Einheiten hinter der Front erleiden Materialverluste - hier ein D-II der Bayerischen Fliegerschule 5.



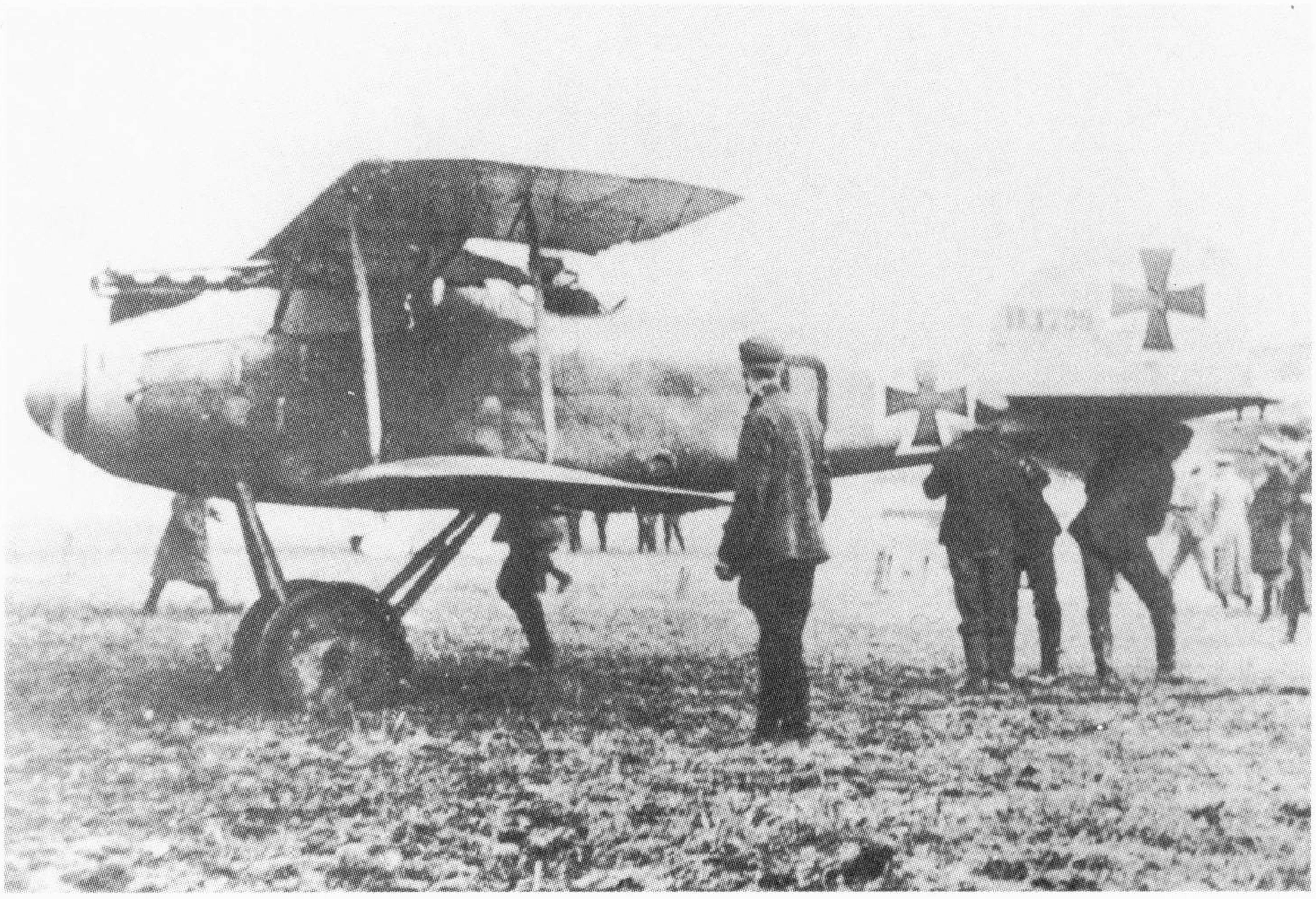


Die Albatros D-II der Jagdstaffelschule I in Valenciennes trugen zur Erkennung weiße ...

... und schwarze Ziffern auf ihren Rümpfen aufgemalt.
Foto: Reinhard Kastner



54th Squadron (RFC) im Dezember 1916 von ihren alten *Royal Aircraft Factory B.E.2c* auf die neuen *Sopwith Pup* um, hatte aber zum Jahreswechsel 1916/17 ihren operativen Status noch nicht erreicht.
In diversen Beurteilungen durch Mitglieder der *k.u.k. Luftfahrtruppen* wurde der *Albatros D-II (Oef)* durchwegs als leicht zu bedienen und angenehm zu fliegen bezeichnet. Ab dem Herbst 1917 wurde er allerdings als von dem *Albatros D-III (Oef)* überholt angesehen – da dieser in allen Bereichen bessere Leistungen erbrachte – und zur Schulung empfohlen.



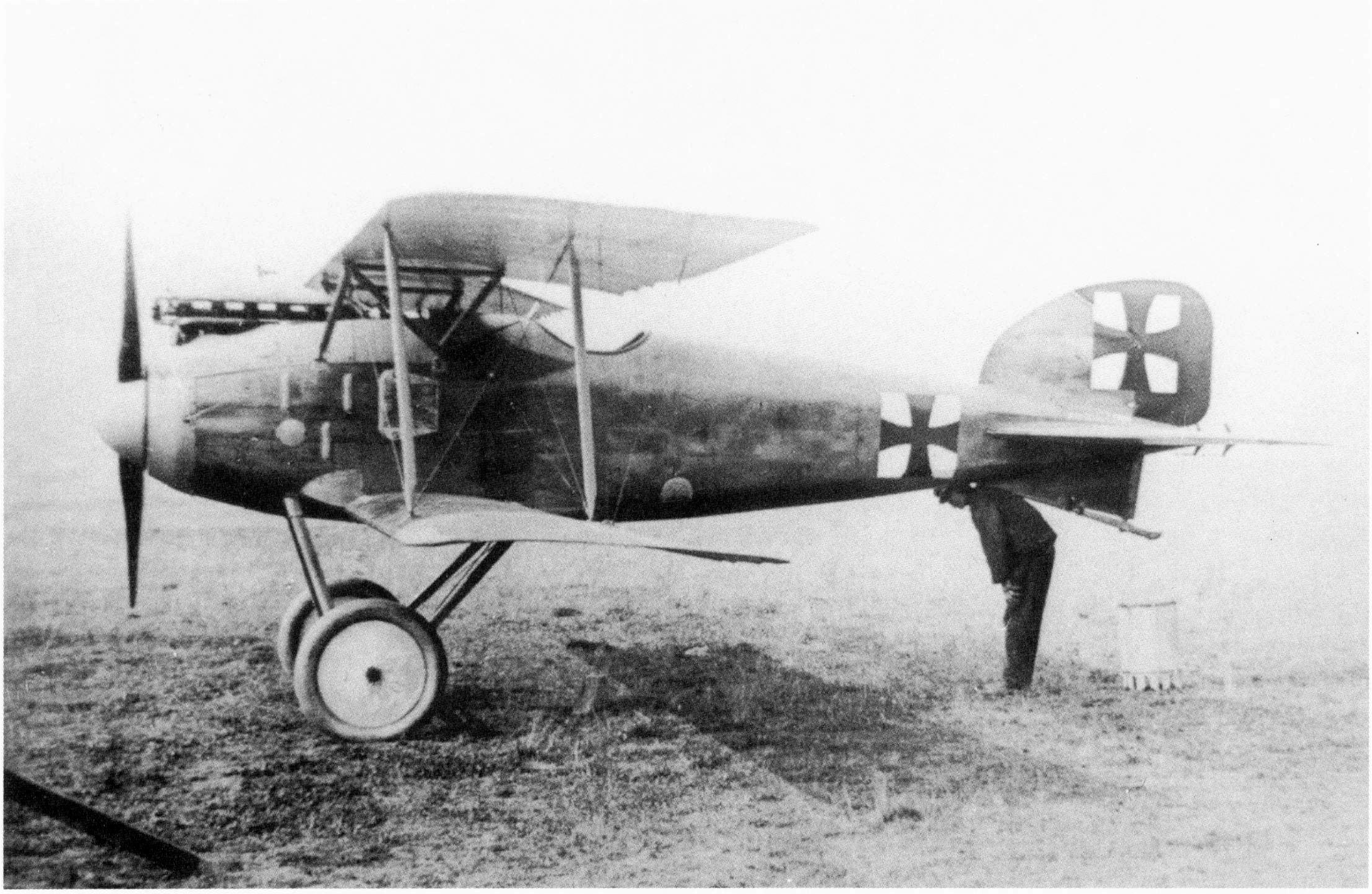
Auch dieser Albatros D-II beendete seine aktive Laufbahn im Jahre 1917 als Schulflugzeug bei der Jagdstaffelschule I in Valenciennes.

Die Militärnummern der deutschen Albatros D-II

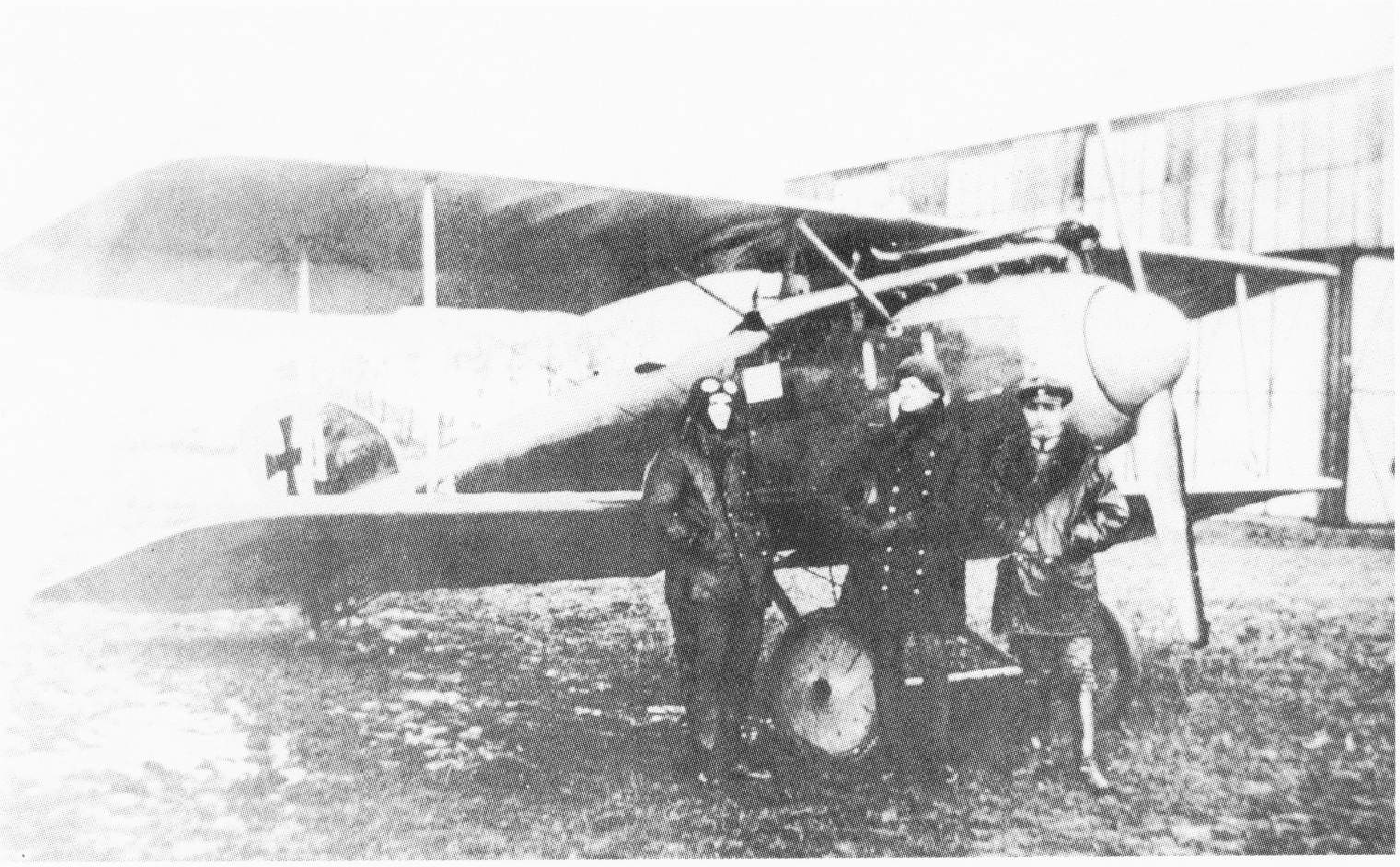
von Jörg Mückler

D.472/16	D-II	kam am 28. Oktober 1916 vom Armeeflugpark 6 zur Jasta 10
D.473/16	D-II	war im November/Dezember 1916 bei der Jasta 10, (Lt. A. Lemke), wurde am 3. Mai 1917 über Tampoux abgeschossen und von britischen Truppen bei Abbeville erbeutet (G 32)
D.481/16	D-II	Jasta 2
D.484/16	D-II	Jasta 6, Vfw. Carl Holler
D.486/16	D-II	Jasta 2
D.489/16	D-II	kam am 28. Oktober 1916 vom Armeeflupark 6 zur Jasta 10
D.490/16	D-II	kam im Dezember 1916 vom Armeeflupark 5 zur Jasta10
D.491/16	D-II	war im August 1916 bei der Jasta 2, Lt. Manfred von Richthofen
D.492/16	D-II	kam am 28. Oktober 1916 vom Armeeflupark 6 zur Jasta 10
D.497/16	D-II	Jasta 16, Lt. Friedrich Grünzweig
D.502/16	D-II	Jasta 17
D.504/16	D-II	Kagohl 2, Staffel 11
D.510/16	D-II	Jasta 3
D.512/16	D-II	zumindest zeitweise bei der Einsitzerstaffel der OHL in Clermont
D.515/16	D-II	kam am 6. Mai 1917 vom Armeeflupark 6 zur Jasta 3
D.518/16	D-II	Jasta 17
D.520/16	D-II	Jasta 17
D.893/16	D-II	wurde am 3./4. Juli 1917 beim Armeeflupark 6 bei einem Bombenangriff zerstört
D.897/16	D-II	Jasta 24
D.902/16	D-II	wurde in die Türkei geliefert
D.910/16	D-II	Jasta 5, Lt. Max Böhme wurde am 3. März 1917 bei Tilley zur Landung gezwungen
D.916/16	D-II	Jasta 24, OffStv. Johann Dierle, ab Mai 1917 bei der KeSt 4b, geflogen von Vfw, Emil Gräber
D.926/16	D-II	Jasta 16, Lt. Erwin Wenig
D.927/16	D-II	in die Türkei geliefert
D.930/16	D-II	Jasta 24
D.934/16	D-II	Jasta 24
D.935/16	D-II	Jasta 17, später in die Türkei geliefert
D.1028/16	D-II(LVG)	war am 31.8.1917 bei der Jasta 16
D.1030/16	D-II(LVG)	war im Juli 1917 bei der Jasta 16
D.1038/16	D-II(LVG)	kam am 15. August 1917 zum Armeeflugpark 5
D.1042/16	D-II(LVG)	war im Juli 1917 bei der Jasta 16
D.1043/16	D-II(LVG)	kam am 3. Juli 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 7
D.1045/16	D-II(LVG)	war 1917 bei der Jasta 23
D.1046/16	D-II(LVG)	kam am 16. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5
D.1047/16	D-II(LVG)	kam am 7. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5, machte am 28. September 1917 bei der Kampfeinsitzerschule der Marine in Langfuhr eine Bruchlandung
D.1052/16	D-II(LVG)	kam am 16. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5
D.1053/16	D-II(LVG)	kam am 6. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5
D.1055/16	D-II(LVG)	kam am 18. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5
D.1056/16	D-II(LVG)	kam am 2. August 1917 von der Jasta 23 zum Armeeflugpark 5
D.1065/16	D-II(LVG)	war am 31.8.1917 bei der Jasta 16
D.1069/16	D-II(LVG)	Jasta 24
D.1072/16	D-II(LVG)	war im März 1917 bei der Jasta 22

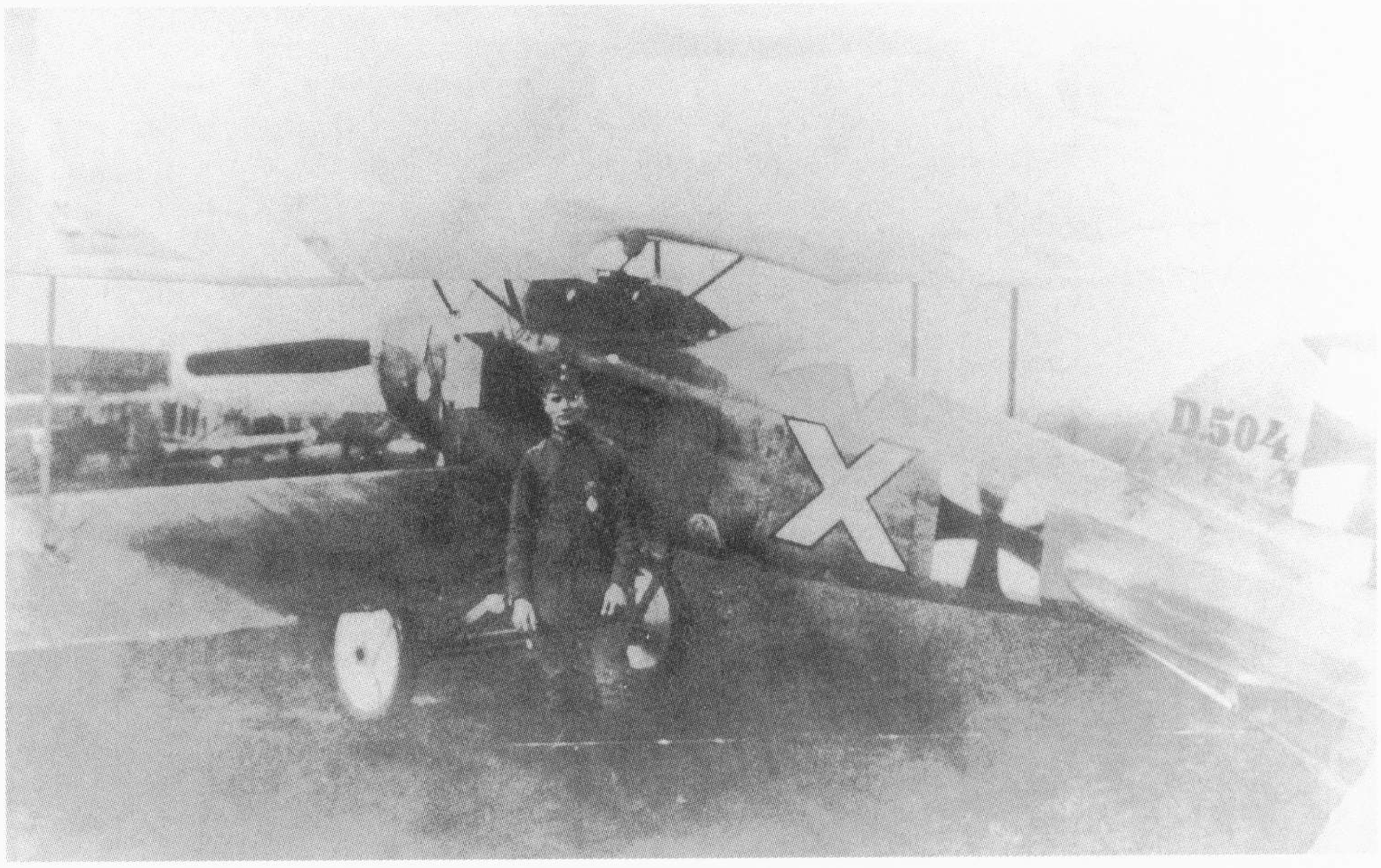
D.1076/16	D-II(LVG)	Verbindungsflugzeug bei der Zentralen Abnahmekommission (Z.A.K.)
D.1700/16	D-II	Jasta 17
D.1712/16	D-II	Jasta 17
D.1717/16	D-II	war im Winter 1916/17 bei der Jasta 14, Oblt. Rudolf Stark
D.1722/16	D-II	Jasta 17, ging am 21. Juni 1917 an den Armeeflugpark 1
D.1724/16	D-II	war Anfang 1917 beim Kagohl 2, KaSta 11, Lt. Emil Schäfer
D.1725/16	D-II	Jasta 17
D.1727/16	D-II	Jasta 17
D.1729/16	D-II	Jasta 19, Lt. Christian Scheller
D.1724/16	D-II	Kagohl 2, KaSta 11
D.1733/16	D-II	war im März 1917 bei der Jasta 24
D.1742/16	D-II	Jasta 17
D.1746/16	D-II	Jasta 5
D.174(6?)/16	D-II	Jasta 7
D.1747/16	D-II	im April 1917 bei der Jasta 14
D.1753/16	D-II	war im März 1917 bei der Jasta 24, Vfw. Emil Gräber
D.1769/16	D-II	war im März 1917 bei der Jasta 24
D.1772/16	D-II	Jasta 5
D.1773/16	D-II	im März 1917 bei der Jasta 5
D.1774/16	D-II	am 1. Mai 1917 bei der Jasta 12 abgeschossen
D.1789/16	D-II	kam ab Anfang Februar 1917 als Fotoaufklärer zu FA(A) 263 und stand dort vom 10. Februar bis Juli 1917 im Einsatz
D.1799/16	D-II	kam im Januar 1917 zur Jagdstaffelschule Valenciennes



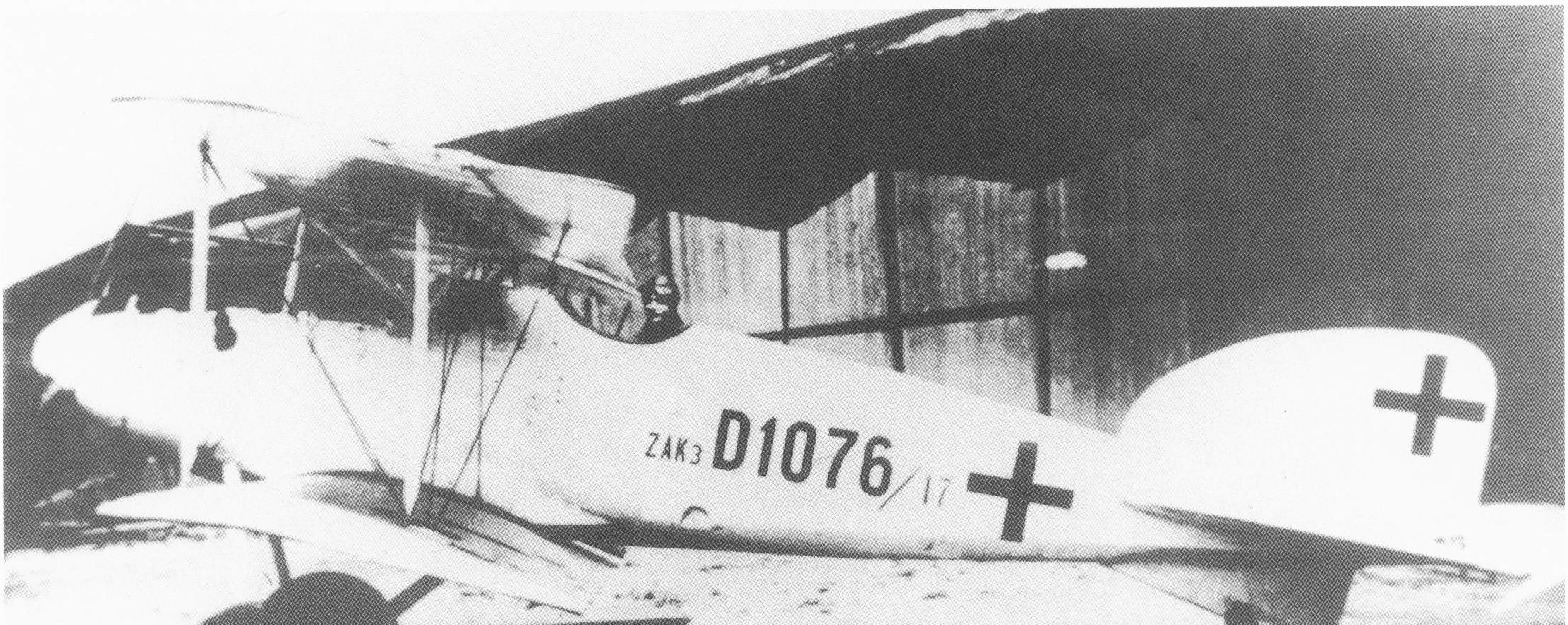
Das „leichte“ Jagdflugzeug Albatros D-II. **Foto: Reinhard Kastner**



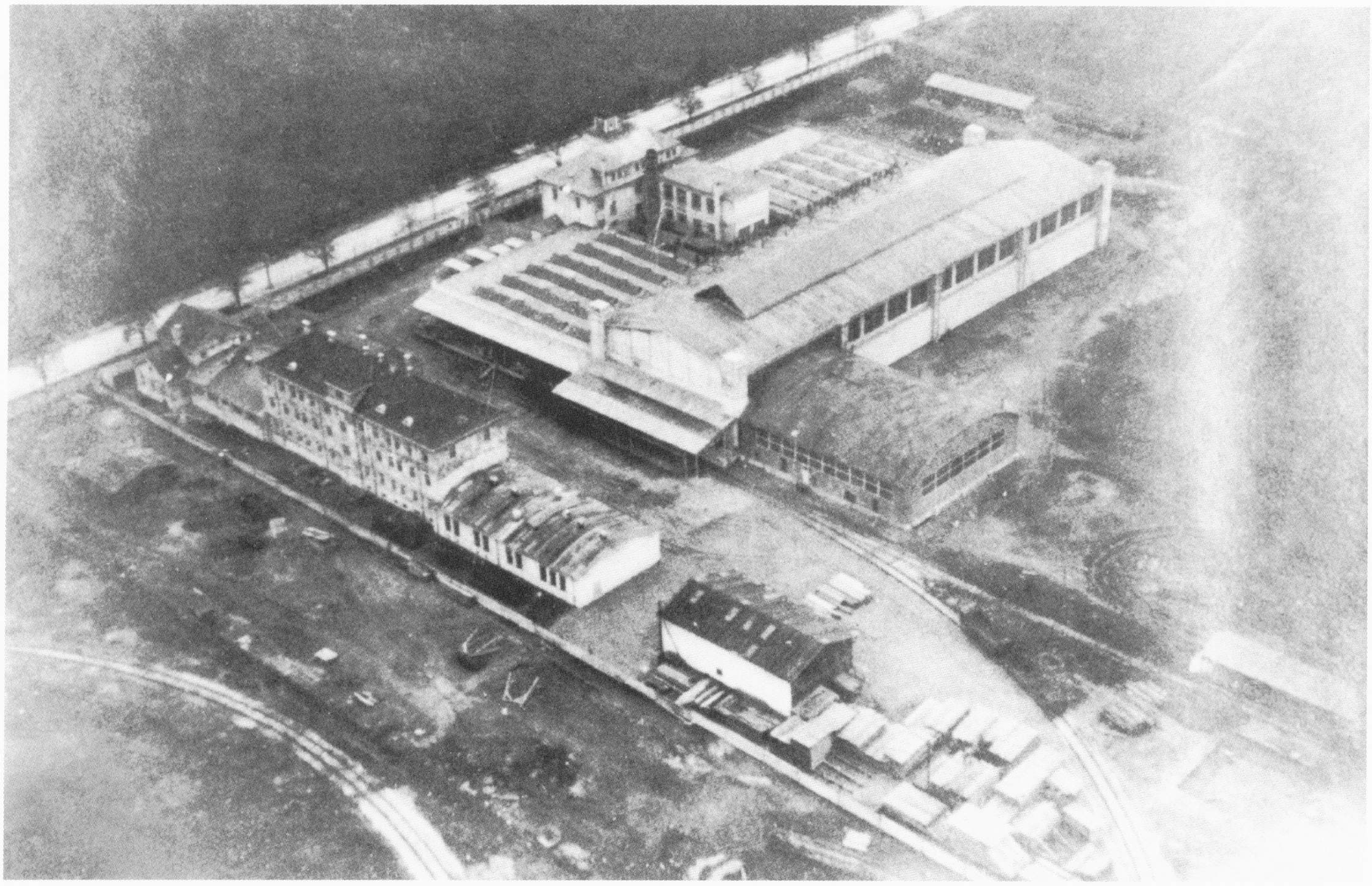
Lt. Josef Jacobs und OffStv. Köhler während ihres Aufenthaltes bei der Jagdstaffelschule I in Valenciennes im Januar 1917.



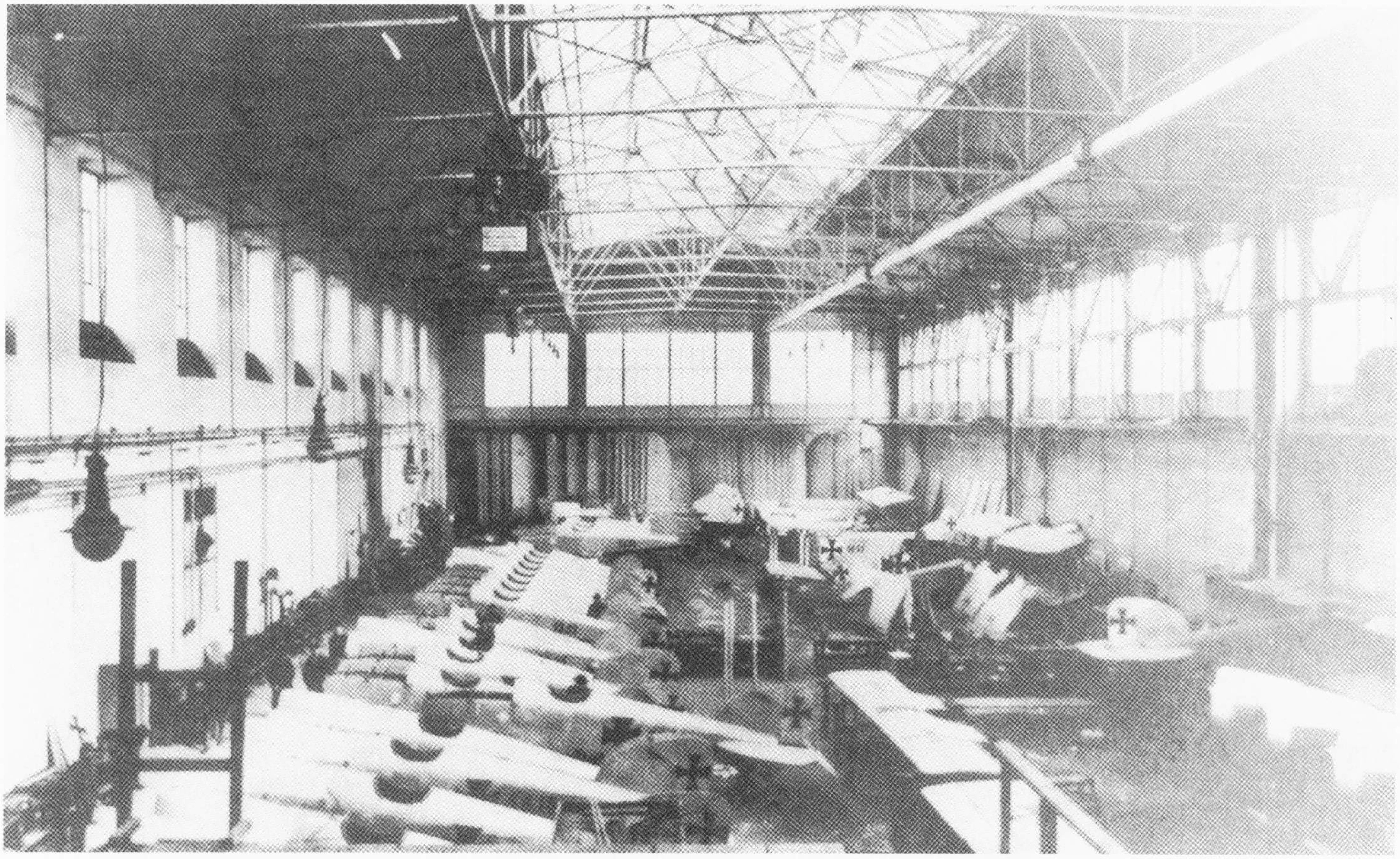
Der Albatros D-II D.504/16 bei der KaSta 11 des Kagohl 2.



Dieser Albatros D-II flog Ende 1918 unbewaffnet als Verbindungsflugzeug bei der Zentralen Abnahme-Kommission (Z.A.K.) 3. Beachtenswert ist die der Militärnummer D.1076 folgende, falsch aufgemalte Jahreszahl"/17".



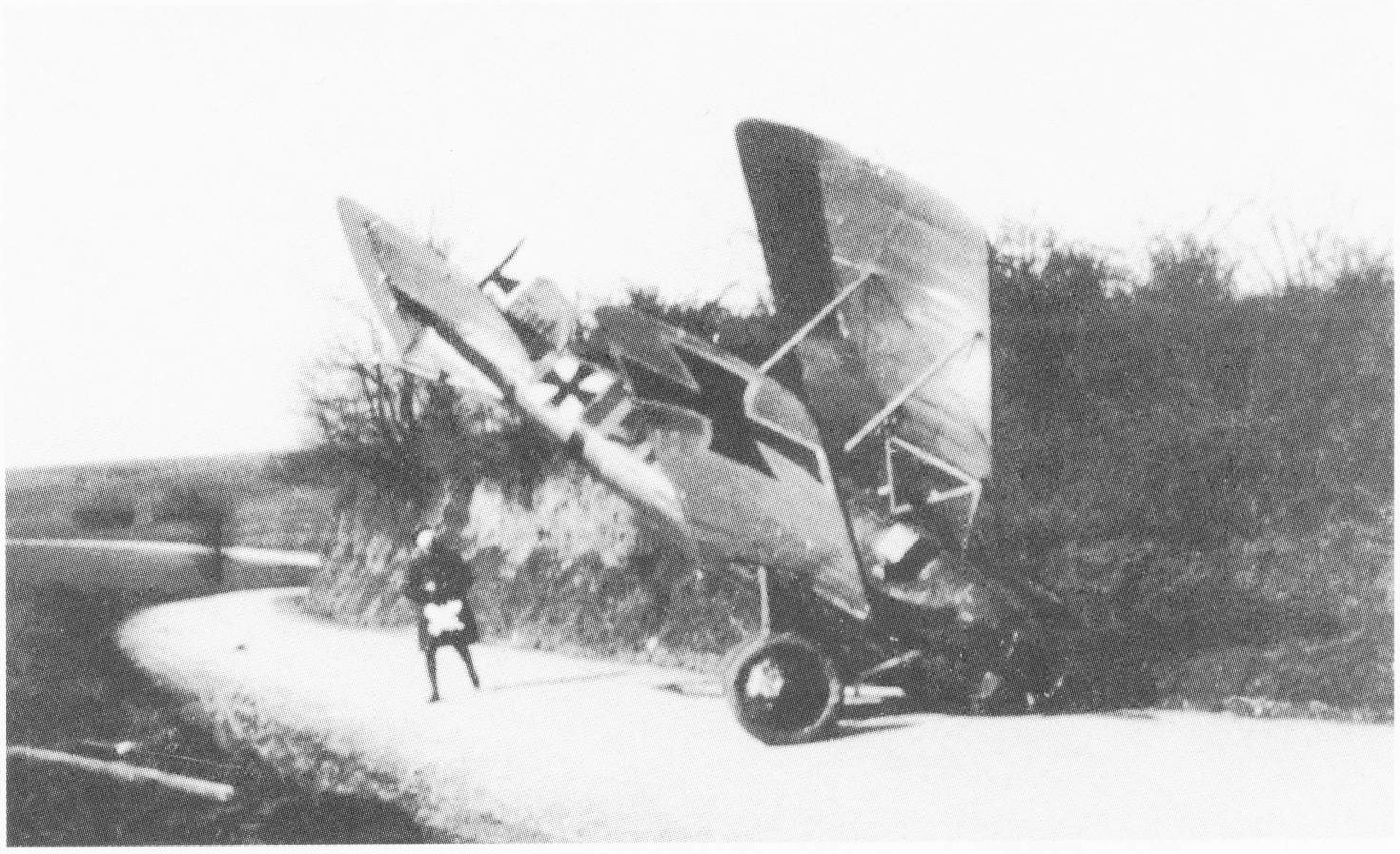
Lizenznehmer für den Albatros D-II und D-III war in Österreich-Ungarn die Österreichische Flugzeugfabrik AG (Oeffag) in Wiener Neustadt. Foto: Wernfried Haberfellner

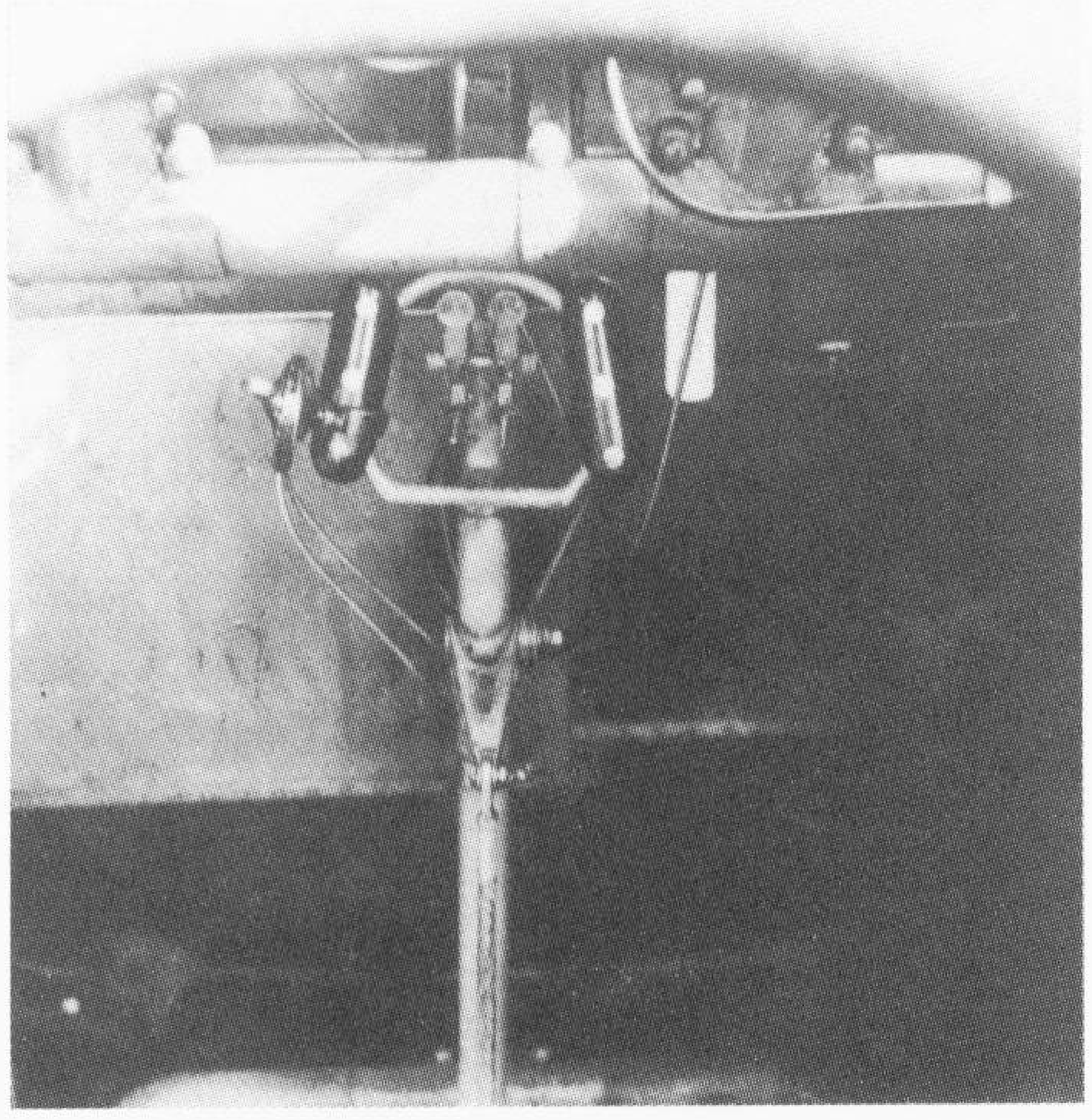


In der Werkshalle der Oeffag werden im Frühjahr 1917 gleichzeitigAlbatros D-II, D-III und Oeffag C-II-Aufklärungsflugzeuge gebaut.
Foto: Wernfried Haberfellner

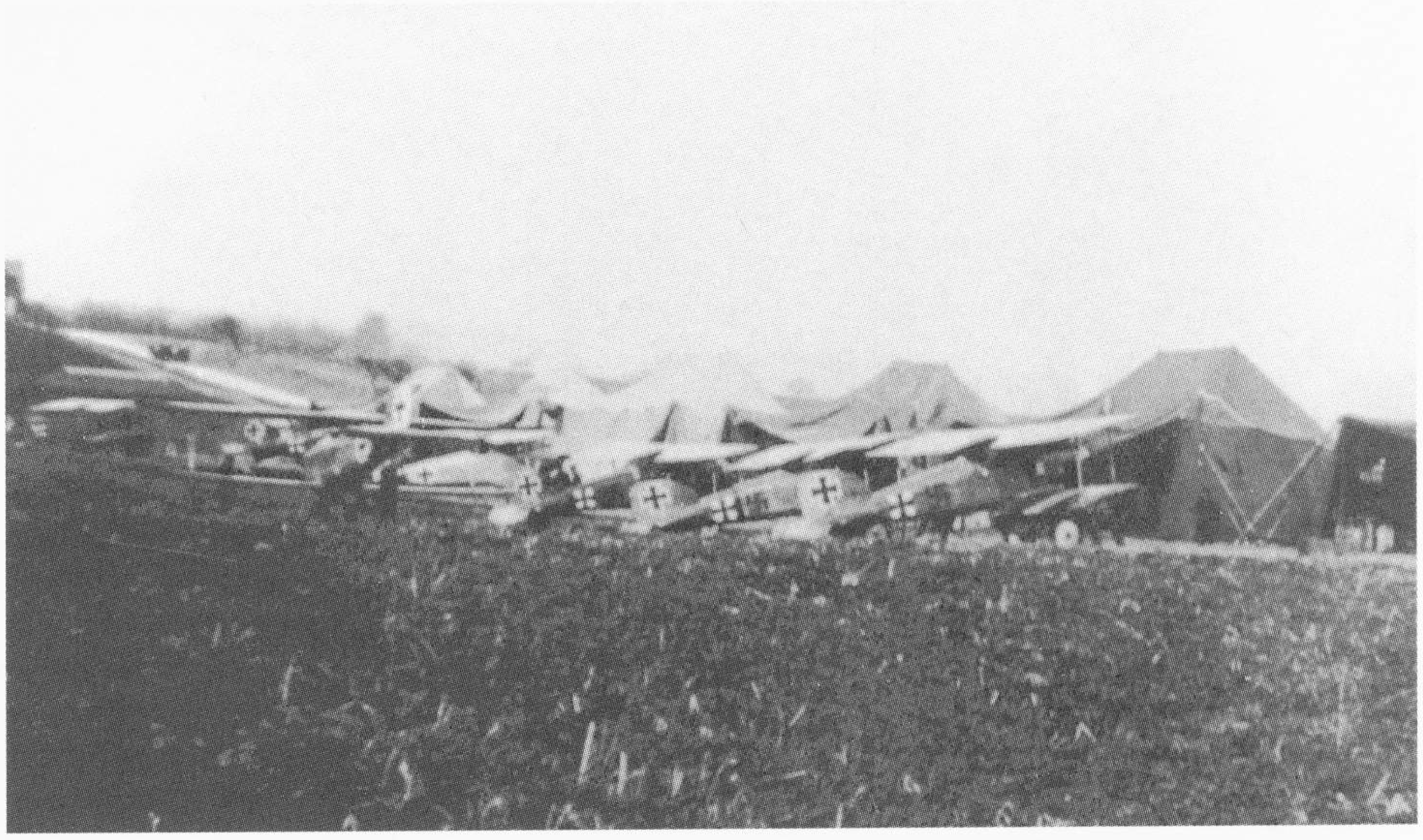
Bei der Jasta 23

Lt. Fritz Mönnich von der Jasta 23 mußte mit seinem Albatros D-II D.1048/16 nach einem Luftkampf am 3. Mai 1917 notlanden.

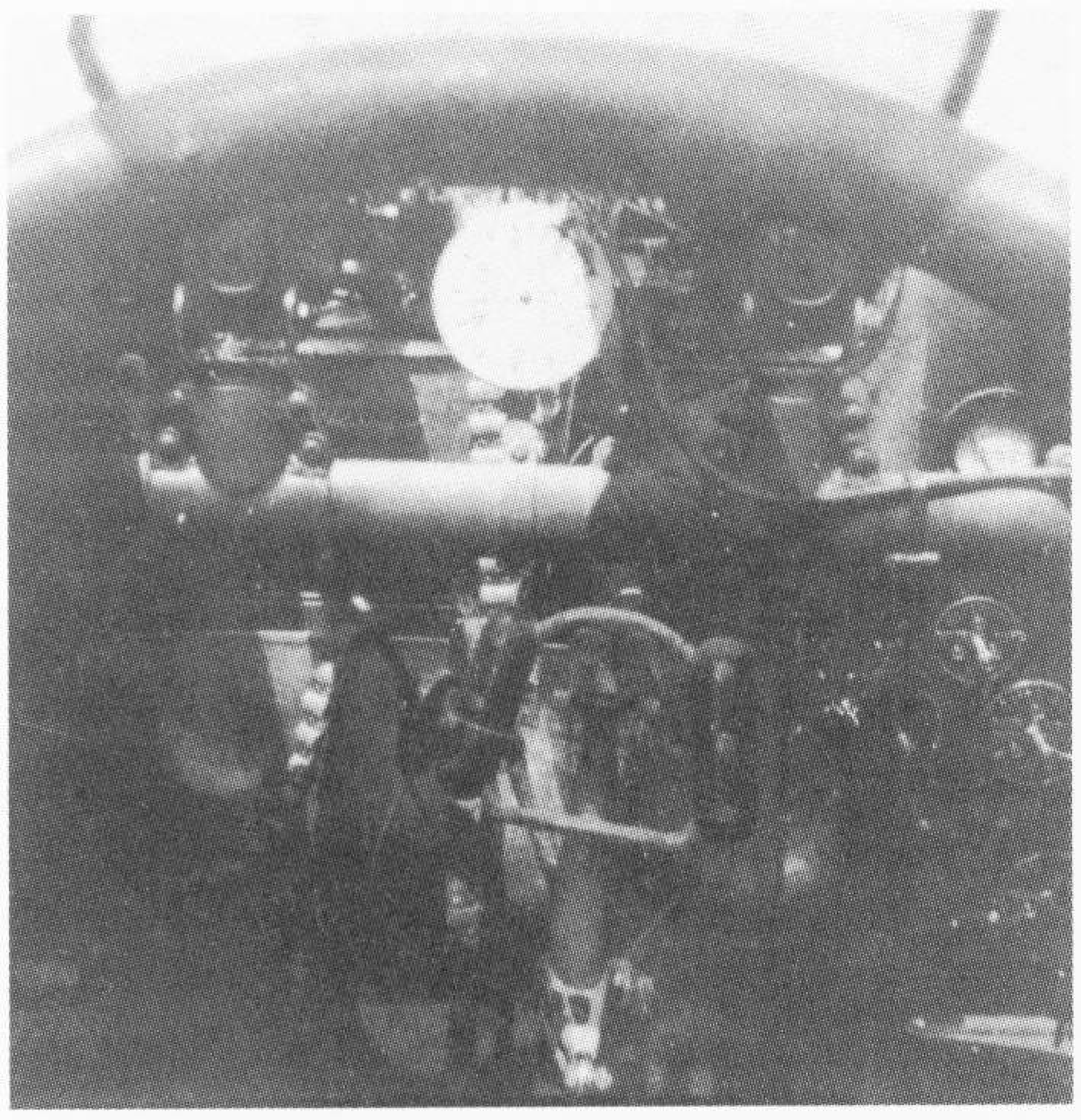




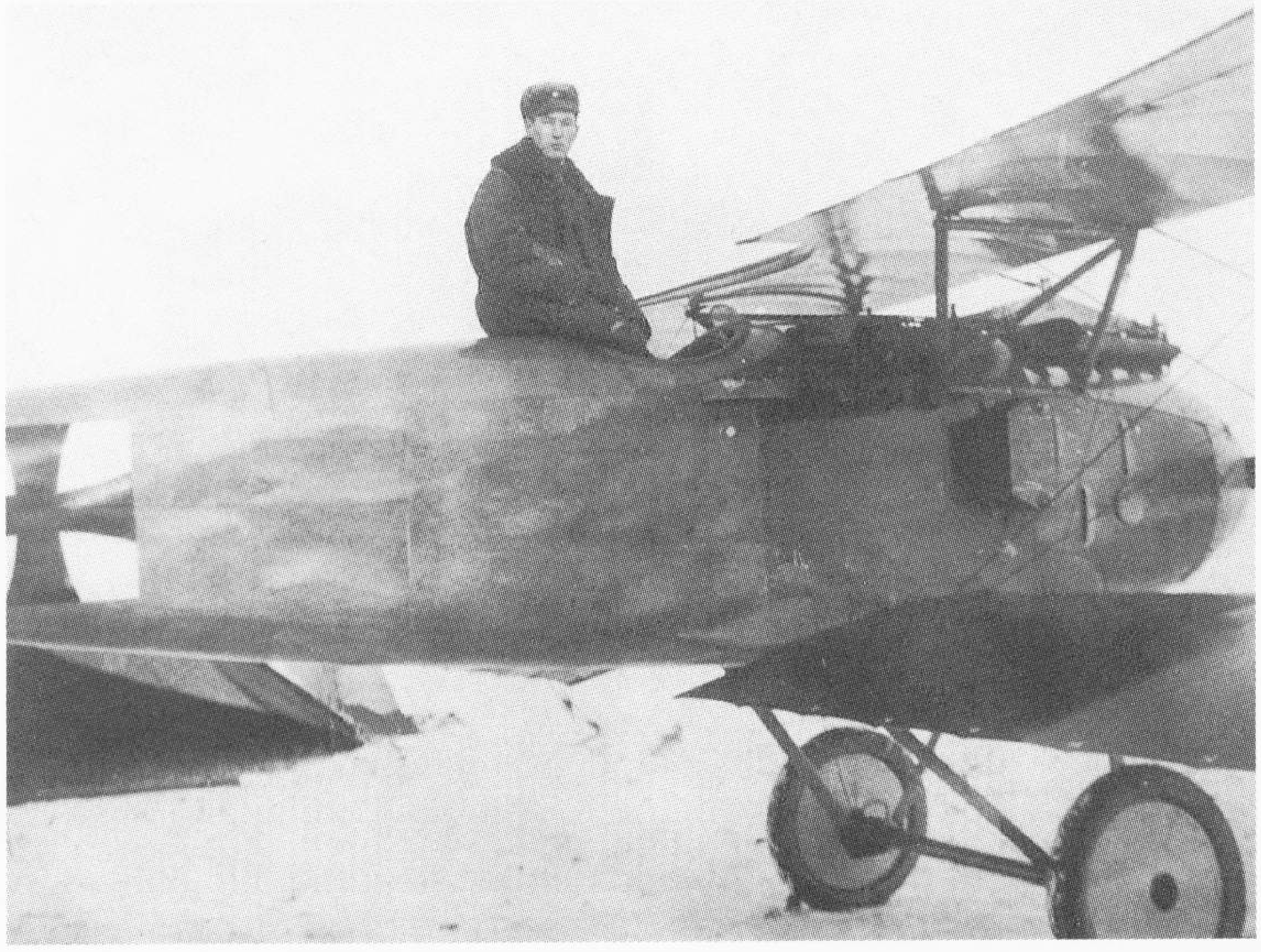
Der Steuerknüppel eines Albatros D-II



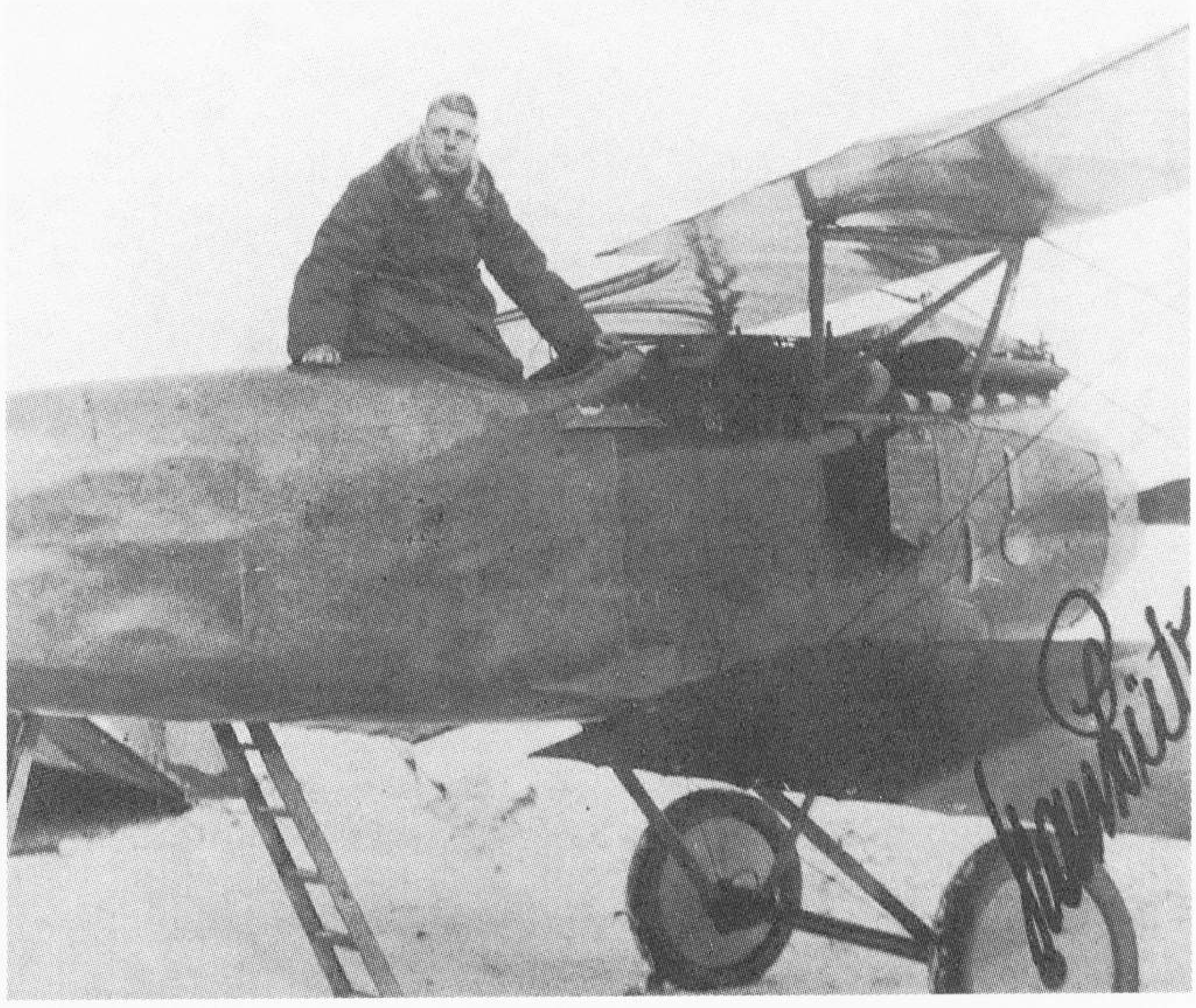
Albatros D-II der Jasta 23 in Erlon.



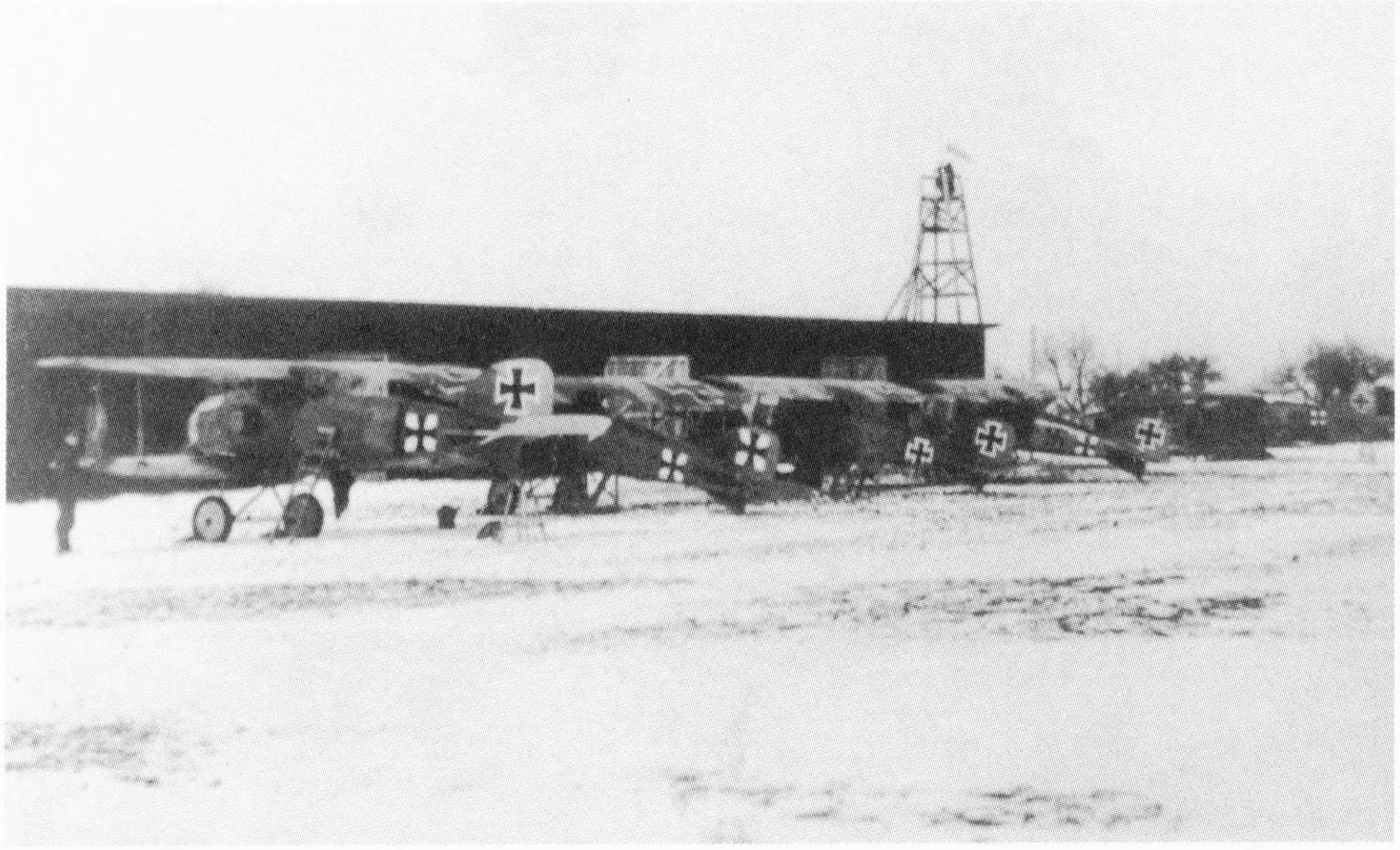
Die im Luftkampf zerschossene Fluzeugführerkanzel von Lt. Mönnich's Albatros D-II.

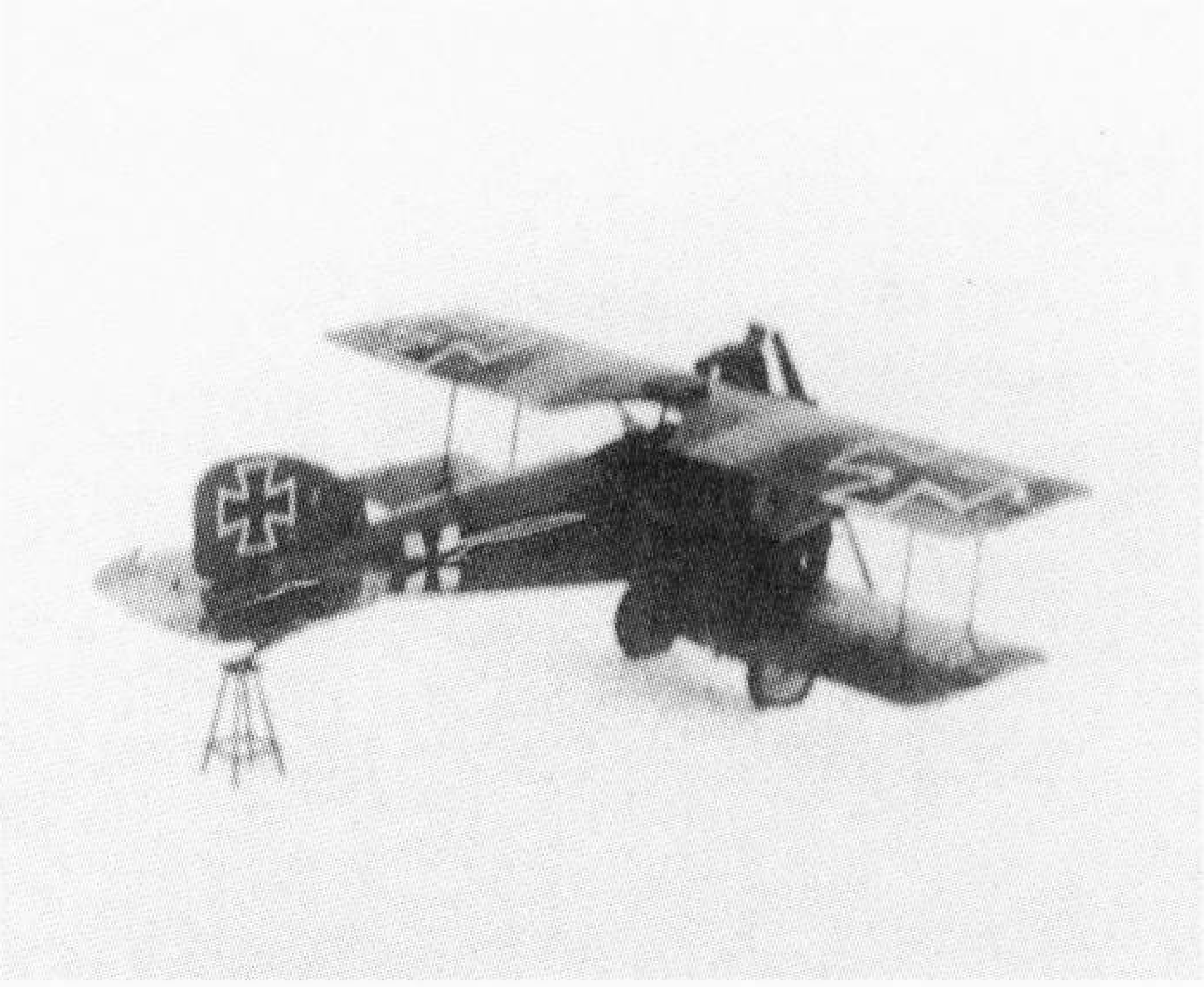


Vfw. Alois Locher von der Jasta 23 auf dem Albatros D-II D.1044/16.



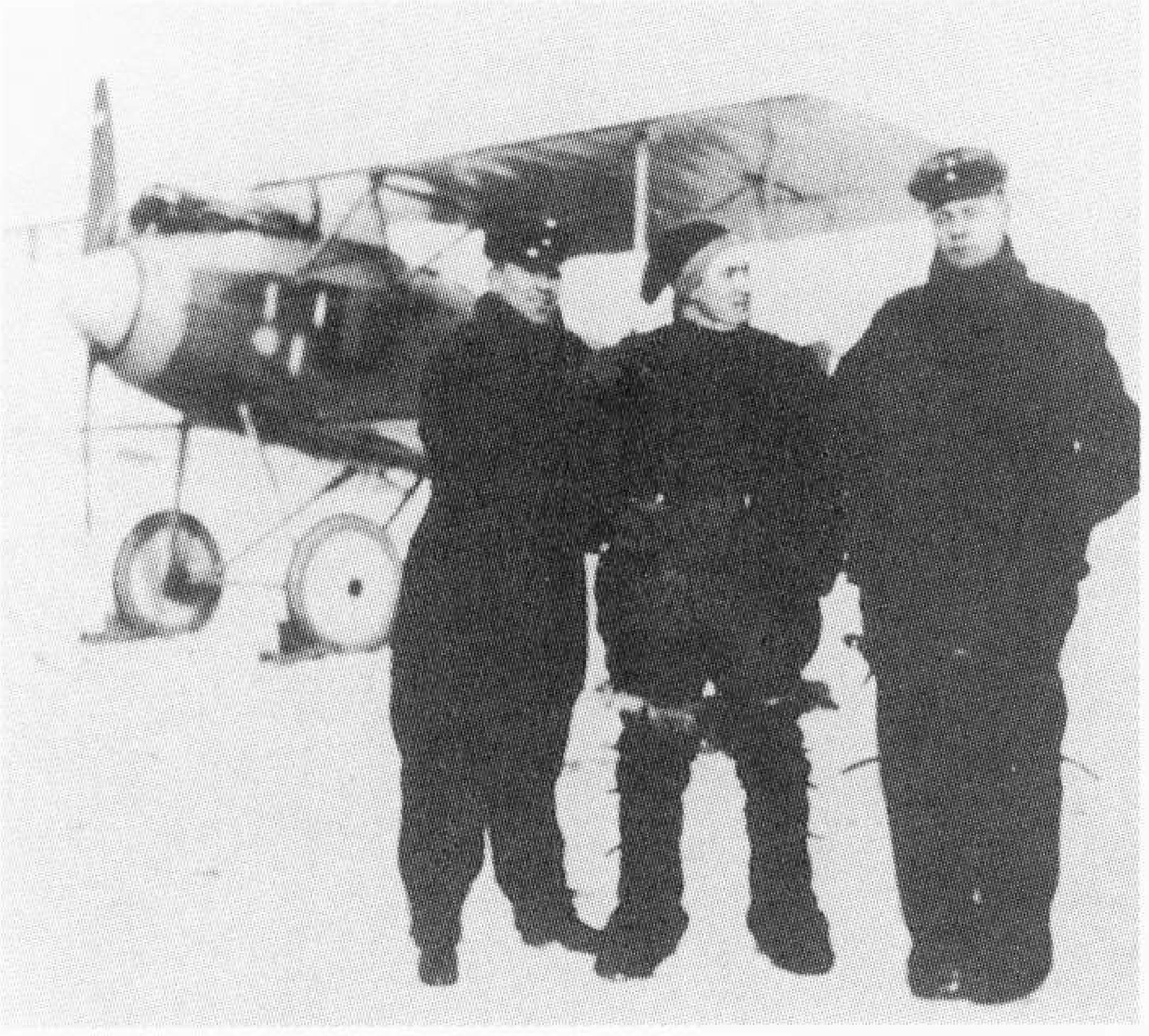
Vfw. Johann Pütz von der Jasta 23 auf einem Albatros D-II.



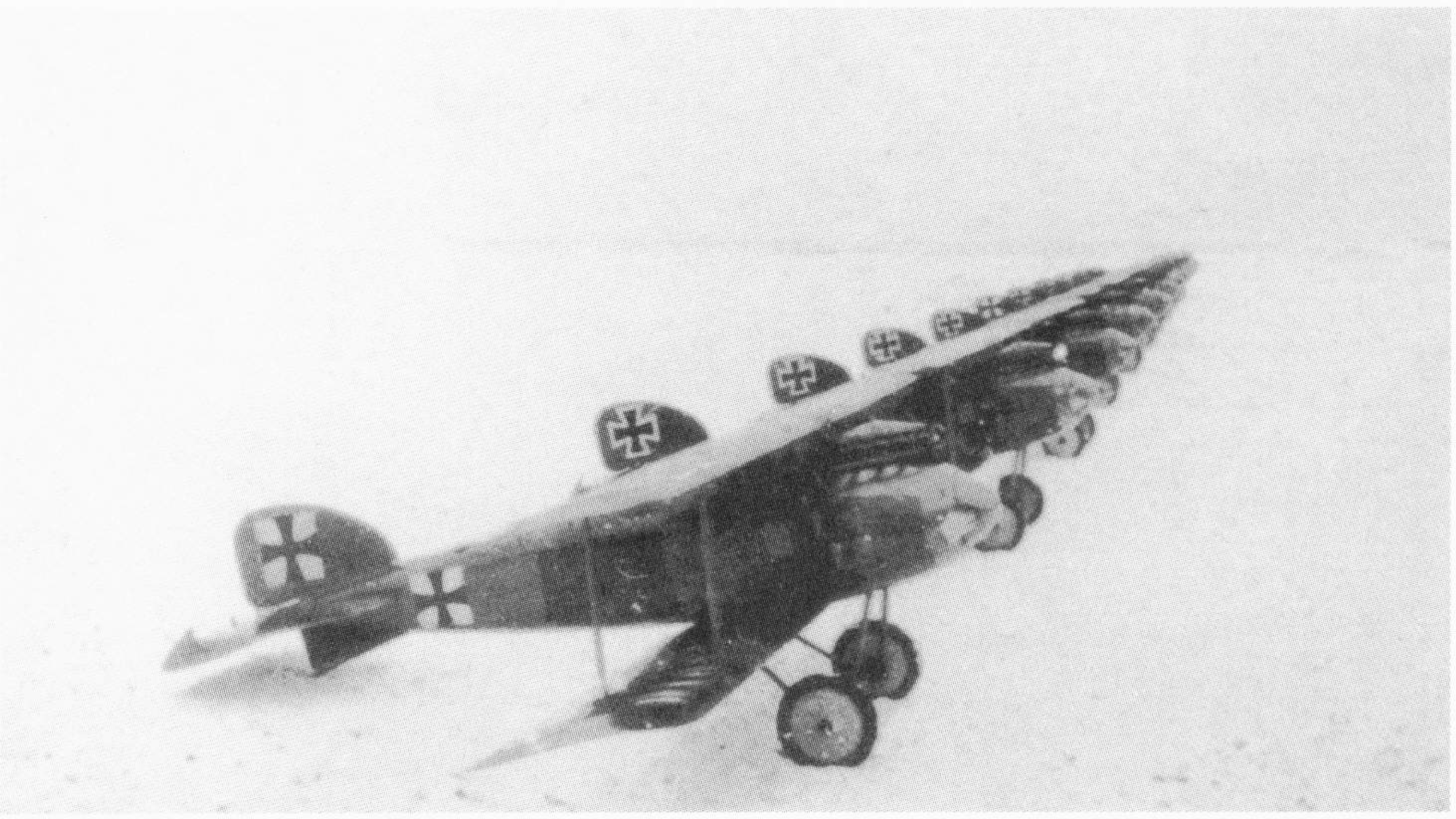


Ein Albatros D-II von der Jasta 23 im Winter.

Albatros D-II der Jasta 23 im Winter 1916/17 in Puxieux.

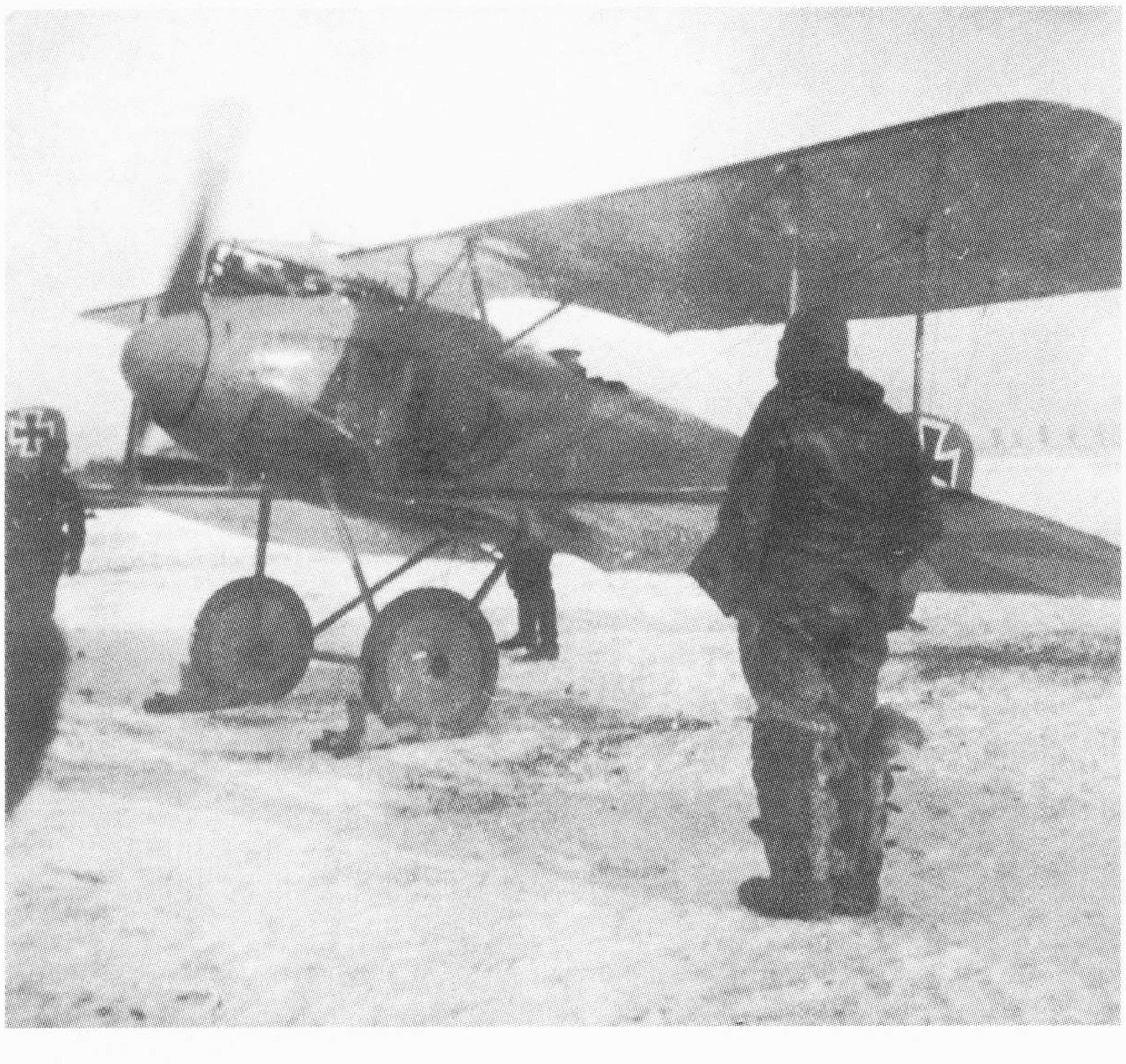


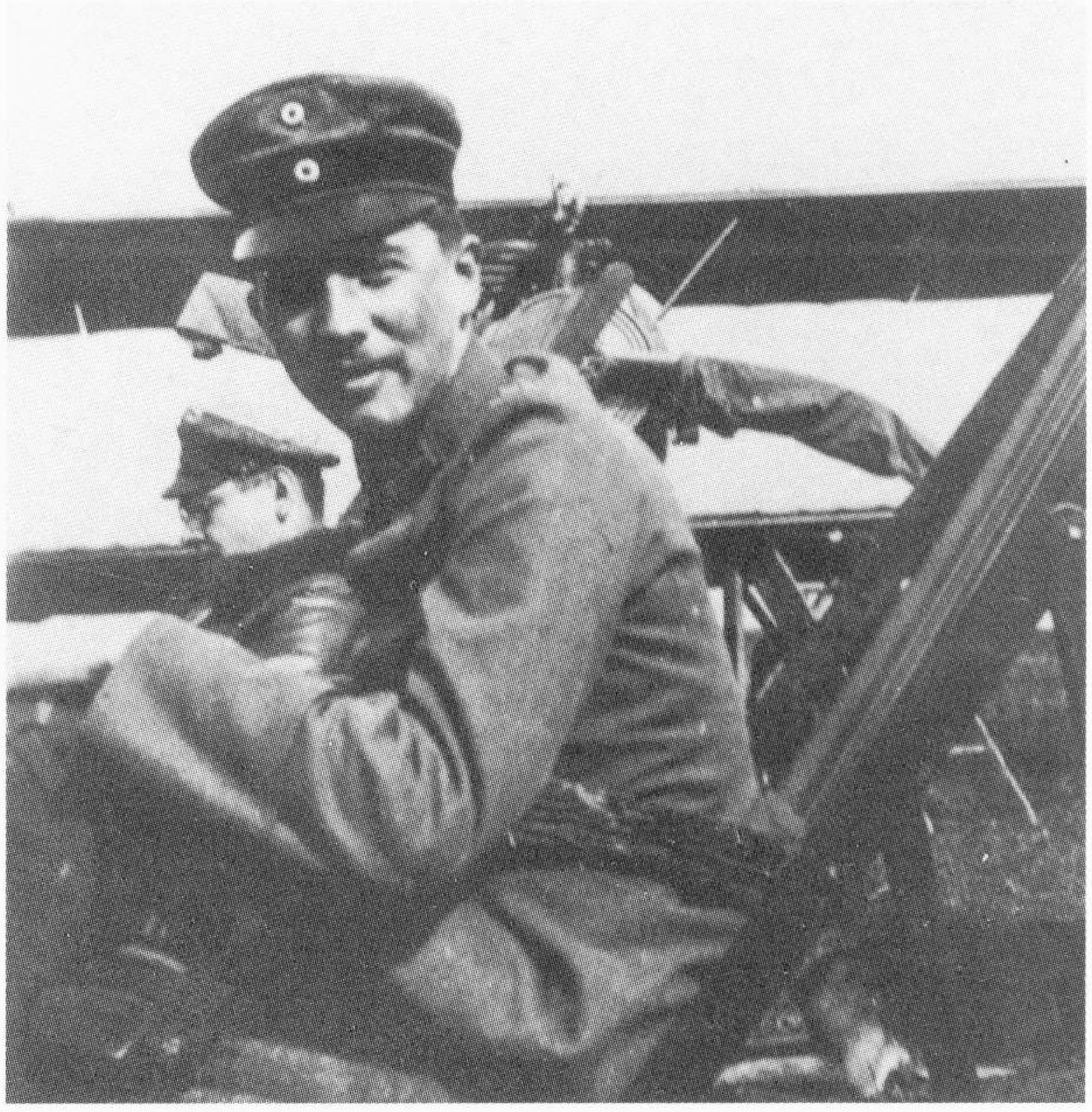
Flugzeugführer der Jasta 23 – von links: Vfw. Karl Schattauer,Vfw. Alois Locher und Vfw. Johann Pütz.



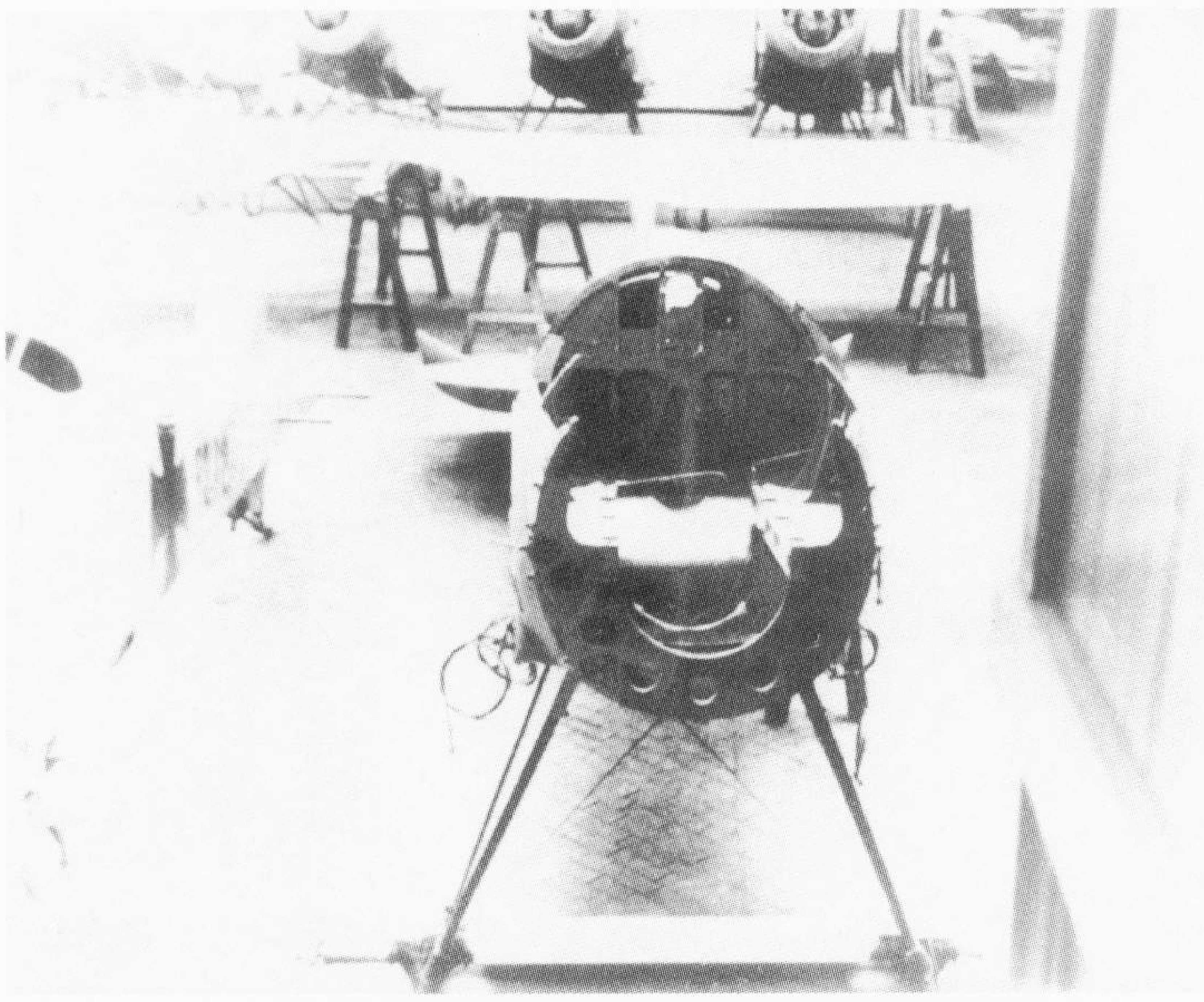
Die Jasta 23 in Puxieux. Bemerkenswert sind die unterschiedlichen „"Eisernen Kreuze“ auf den Maschinen.

Lt. Lothar Rehm von der Jasta 23 kurz vor dem Start.



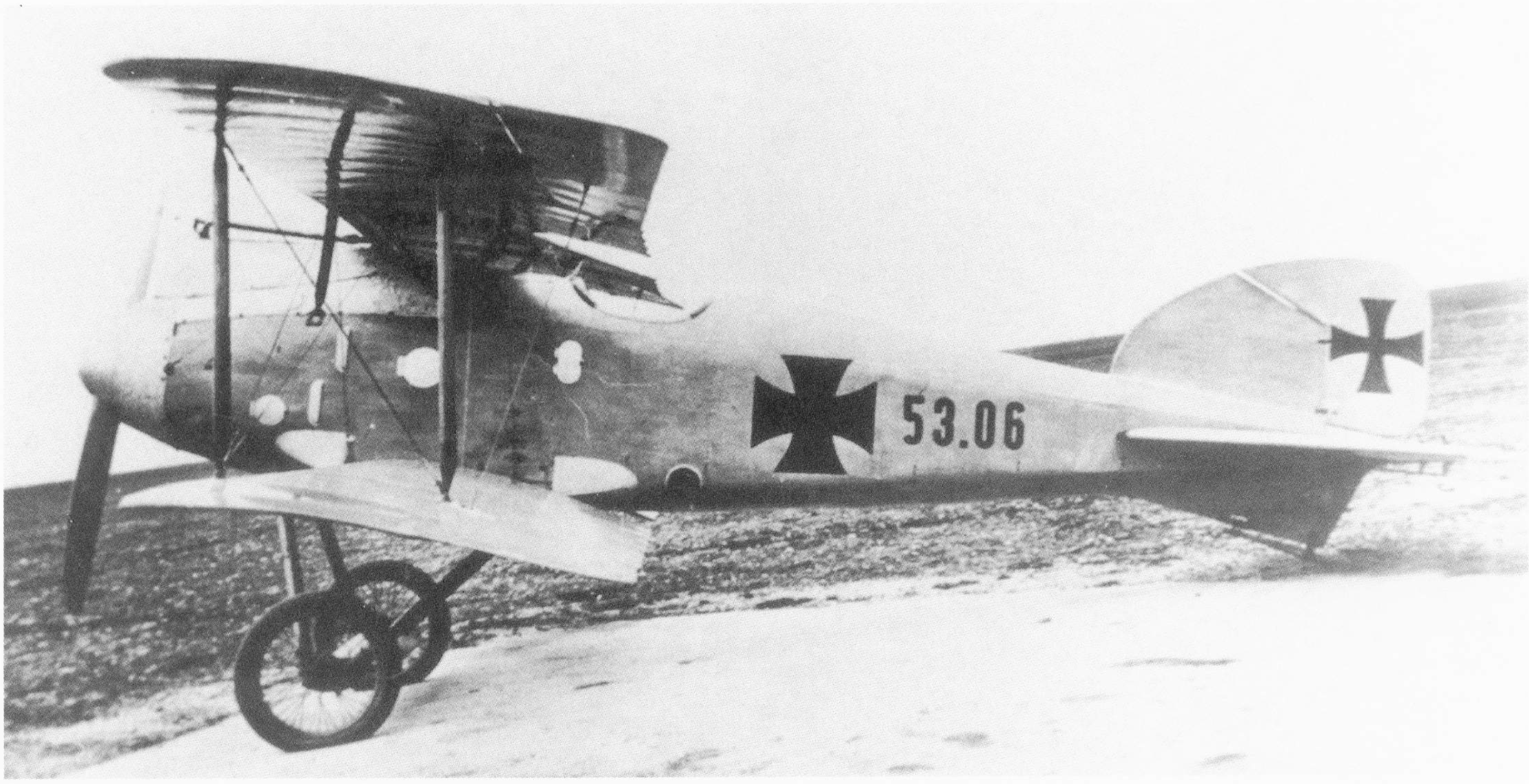


Lt. Rehm erzielte am 14. Februar 1917 auf einem Albatros D-II den ersten Luftsieg der Jasta 23. Im Hintergrund ist Lt. Tammann zu erkennen.

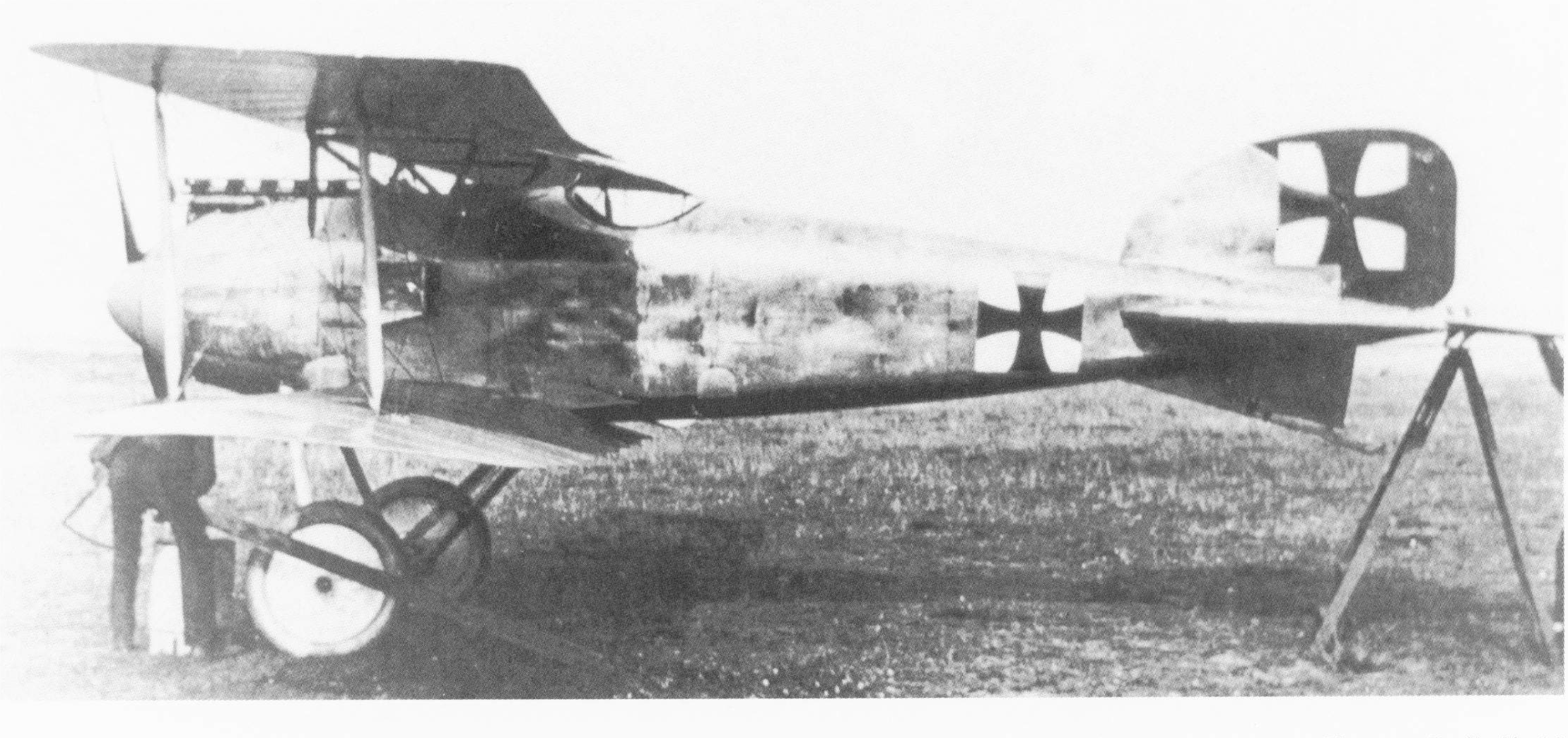


Der Rohbau eines Albatros D-II-Rumpfes.
Foto: Wernfried Haberfellner

Bei gleicher Spannweite war der Albatros D-II (Oef) um 10 cm länger ....

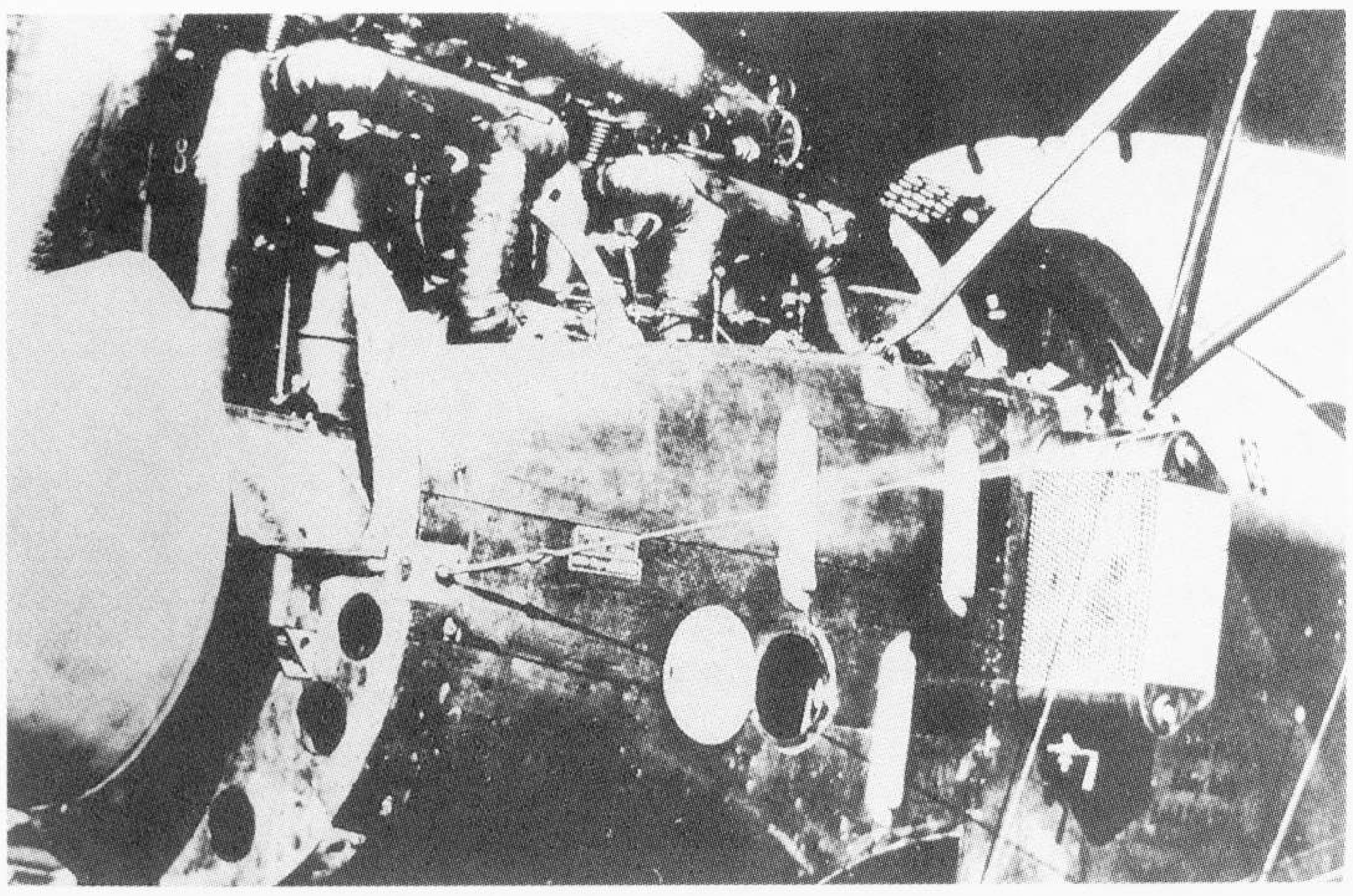


... als sein deutscher Vorgänger.
Foto: Wernfried Haberfellner

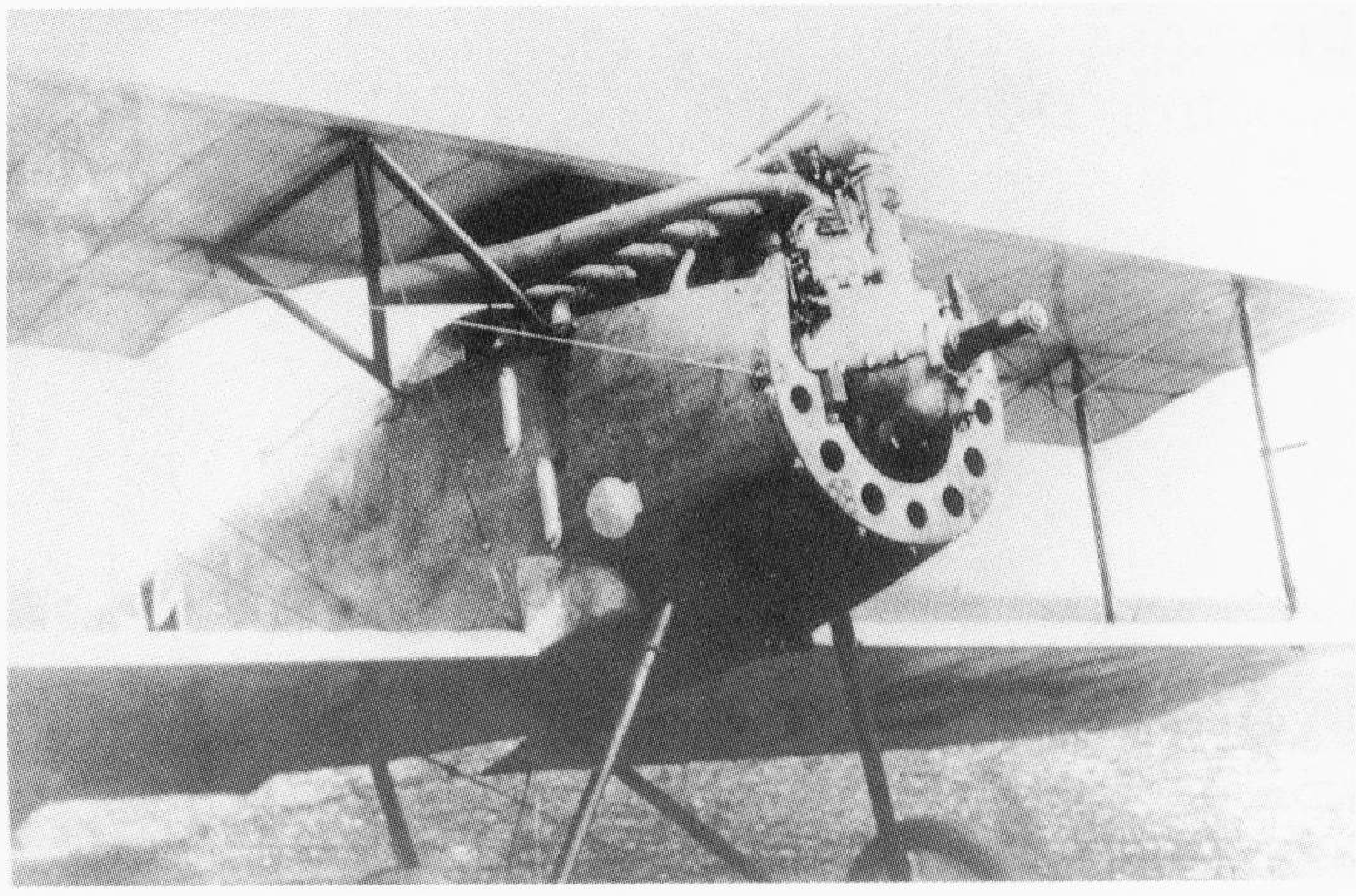


Technische Daten des *Albatros D-II*

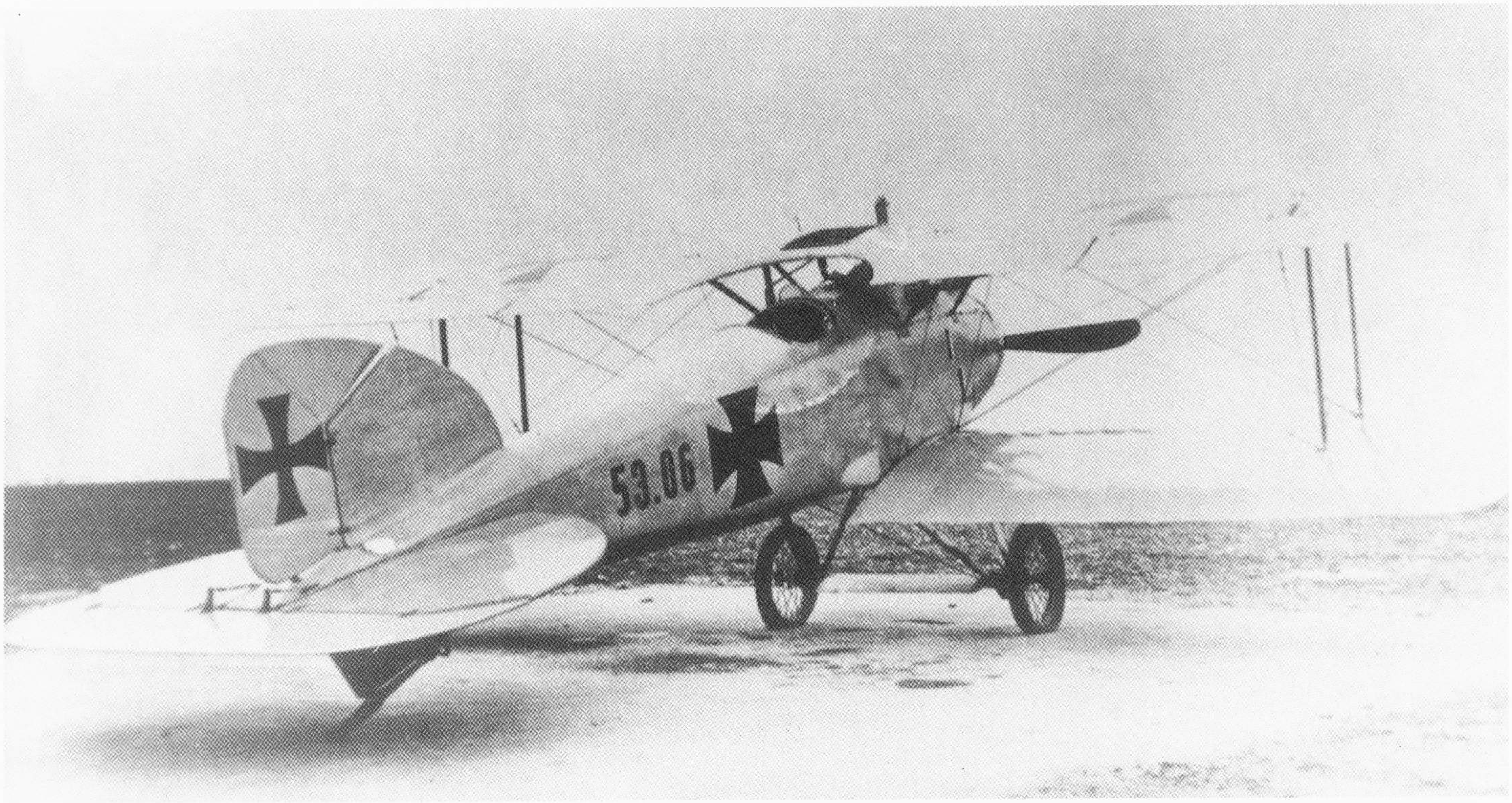
	Albatros D-II *Albatros D-II(LVG)*	*Albatros D-II(Oef)*
Antrieb:	ein Mercedes D.IIIa 6 Zylinder Reihenmotor mit 160 PS Nennleistung	ein Austro-Daimler AD6 6 Zylinder Reihenmotor mit 185 PS Nennleistung
Spannweite des Oberflügels:	8,50 m	8,50 m
Spannweite desUnterflügels:	8,00 m	8,00 m
Flügeltiefe oben:	--	1,60 m
Flügeltiefe unten:	–	1,60 m
Länge:	7,33 m	7,43 m
Höhe:	2,64 m	2,60 m
Flügelfläche:	24,5 m2	24,5 m2
Flügelfläche des		
Höhensteuers:	–	1,1 m^2
Seitensteuers:	–	0,7 m^2
Spurweite:	–	1,8 m
Propellerkreisdurchmesser	–	2,75 m
Leergewicht:	673 kg	690 kg
Nutzlast:	251 kg	250 kg
Flugbenzin:	85 kg	123 kg (insgesamt)
Motoröl:	–	19 kg
Kühlwasser:	–	14 kg
Startgewicht:	898 kg	958 kg
Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe:	175 km/h	185 km/h
Reisegeschwindigkeit:	155 km/h	
Gipfelhöhe:	5.200 m	5.300 m
Steigzeit auf 1.000 m:	4' 50"	3' 30“ bis 4' 00"
2.000 m:	9' 30"	7' 00“ bis 10' 00"
3.000 m:	12' 40"	12' 30“ bis 19' 00"
3.700 m:	37' 00"	--
Startrollstrecke:	–	30 m
Landestrecke:	–	50 m
maximale Flugdauer:	1 $^1/_2$ Stunden	2 Stunden
Reichweite:	310 km	–
Bewaffnung:	zwei IMG 08/15 7,92 mm, durch den Luftschraubenkreis feuernd, mit je 500 Schuß Munition bei einer Feuerrate von 4-500 Schuß/min. Die MG's konnten im Fluge vom Piloten durchgeladen werden.	ein bis zwei MG Schwarzlose M.07/12 8 mm, durch den Luftschraubenkreis feuernd, mit 850 Schuß bei einer Feuerrate von 4-600 Schuß/min. Die bzw. das MG war im Fluge für den Piloten nicht zugänglich und konnte nicht durchgeladen werden.



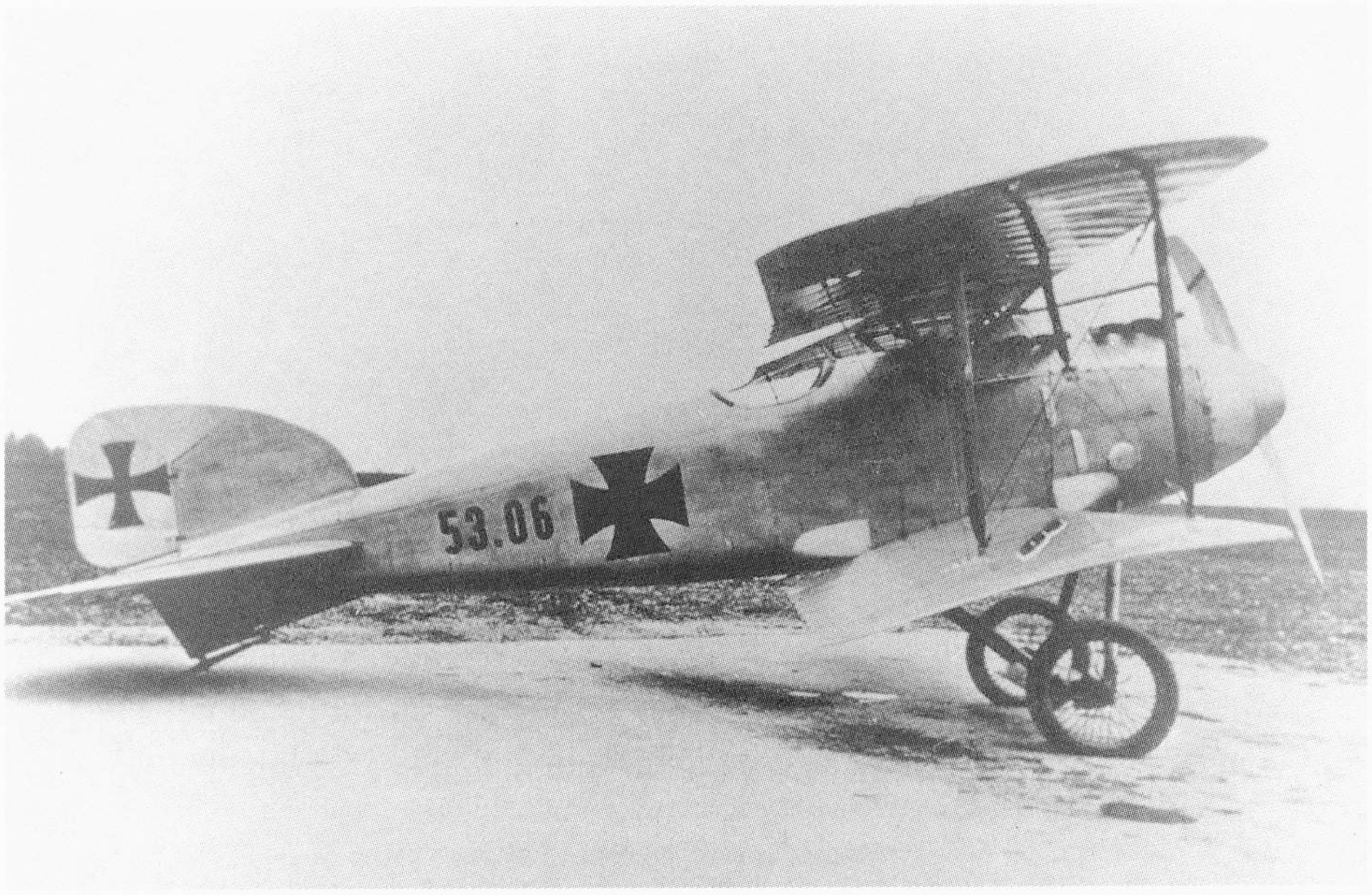
Der Mercedes D.IIIa Reihenmotor des Albatros D-II besaß 160 PS Nennleistung.



Der Austro-Daimler AD6 Reihenmotor des Albatros D-II (Oef) erbrachte eine Nennleistung von 185 PS.
Foto: Wernfried Haberfellner



Der Albatros D-II (Oef) 53.06 auf dem Werksflugfeld ...
Foto: Wernfried Haberfellner

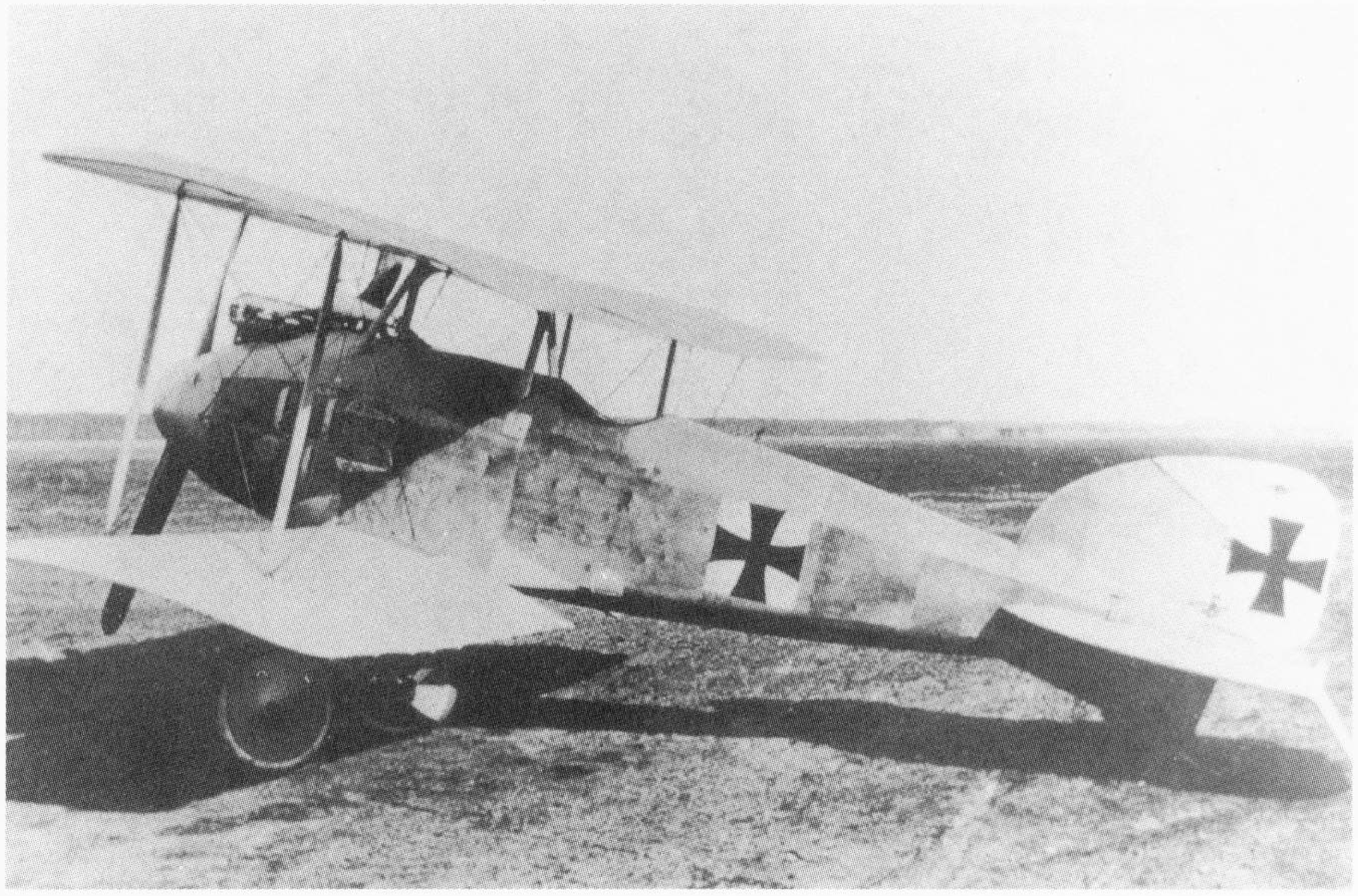


... der Oeffag-Werke in Wiener Neustadt. Foto: Wernfried Haberfellner

Die eigene Konkurrenz des *Albatros D-II*

Albatros D-I

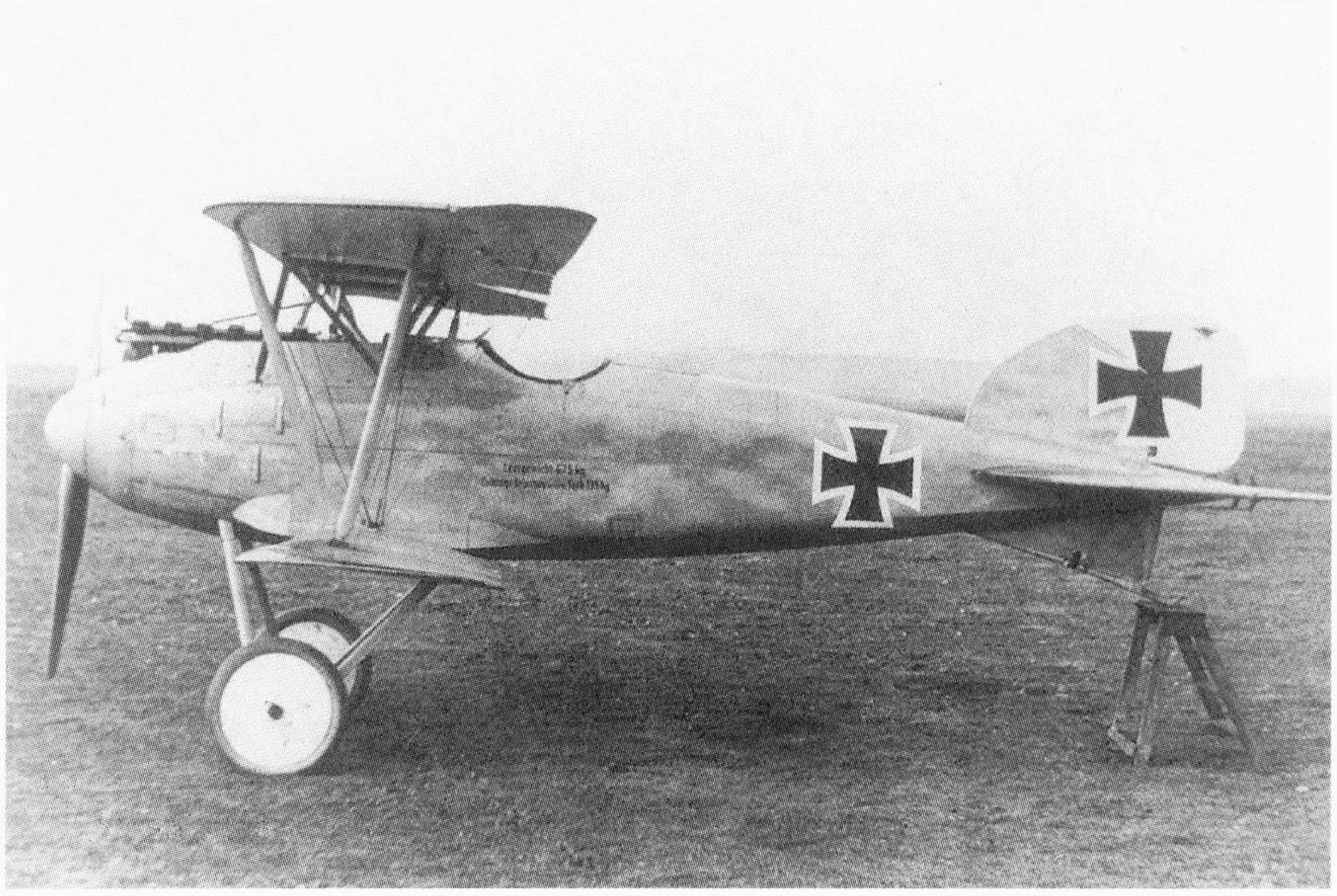
Der *Albatros D-I* war größtenteils in seinen Leistungen mit dem *D-II* identisch und wurde mit diesem auch zeitgleich gebaut. Der größte Nachteil beim *Albatros D-I* bestand in den Bockähnlichen Mittelstreben vor dem Cockpit, wodurch der Oberflügel höher lag und dazu beitrug, dem Flugzeugführer die Sicht nach vorne bzw. oben zu erschweren. Dieses Manko wurde beim *Albatros D-II* durch die V-förmige Verwendung von zwei N-Streben behoben und bei den nachfolgenden *Albatros D*-Typen beibehalten. Viele, als *Albatros D-I* begonnene Maschinen wurden als *D-II* fertiggestellt und aufgrund dieser Umbauten während der Produktion wurden insgesamt nur 50 *Albatros D-I* gebaut.



Albatros D-I Prototyp

Albatros D-III

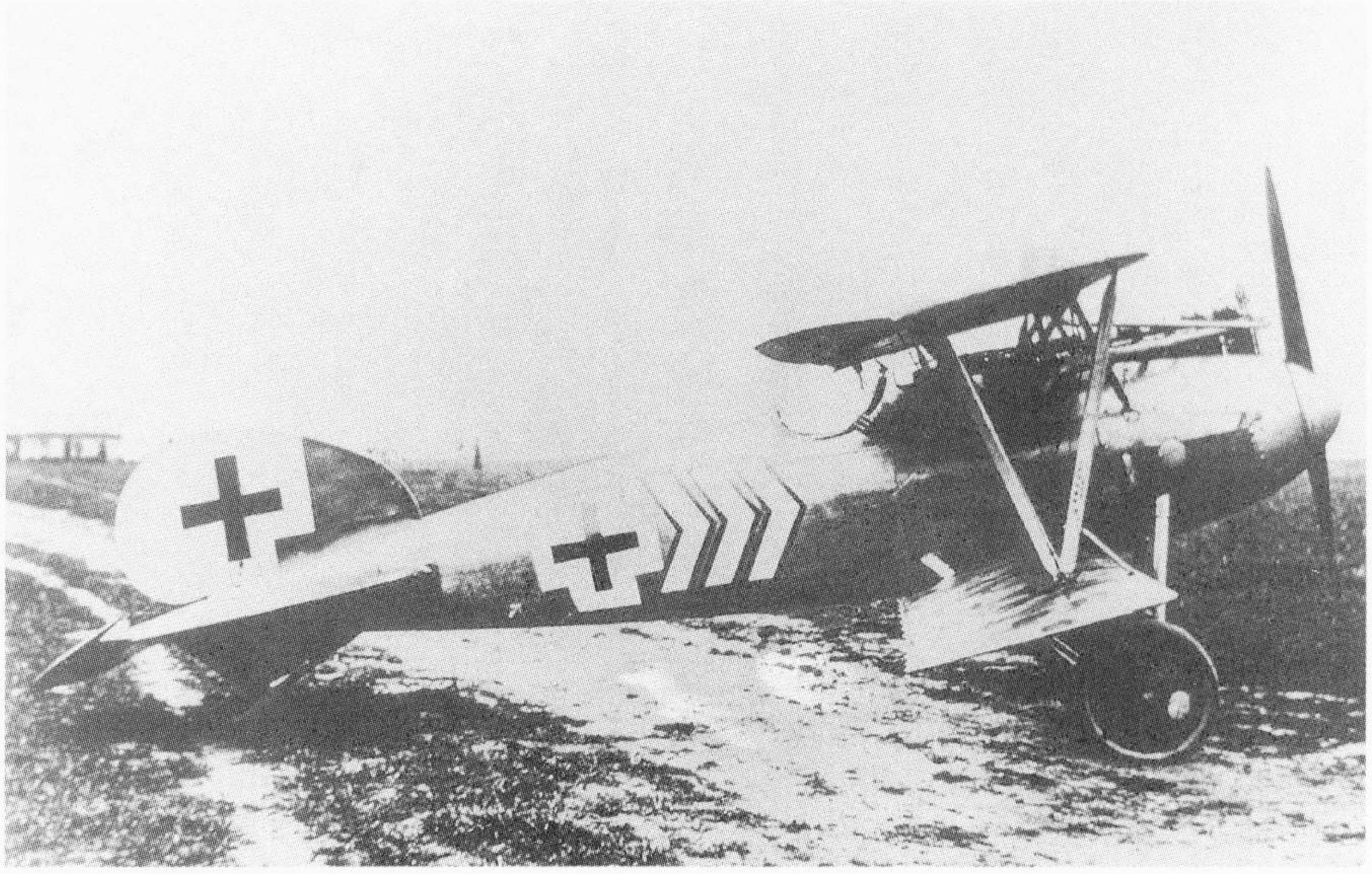
Der *Albatros D-III* war die beste aller Albatros-Konstruktionen während des Ersten Weltkrieges. Er war eine Mischung aus der Weiterentwicklung des *Albatros D-II* mit Tragflächen, welche der *Nieuport Ni.17* nachempfunden waren. Der *D-III* war anfangs schneller und stieg besser, als seine Vorgänger und seine Gegner. Er war die Hauptursache für die enormen Flugzeugverluste der *Entente* im Frühjahr 1917, die ihren Höhepunkt im „bloody April" fanden. Der *D-III* blieb bis Ende 1917 eines der wichtigsten Jagdflugzeuge der deutschen Fliegertruppe (sein Nachfolger *Albatros D-V* zeigte keine wesentlich besseren Flugleistungen), und wurde ab Ende 1917 von den neuen Jagdflugzeugtypen der *Entente* (z.B. *Sopwith Camel, S.E.5a* und *SPAD XIII*) deklassiert. Bei den *k.u.k. Luftfahrtruppen* wurde dieses Jagdflugzeug ebenfalls als *Albatros D-III (Oef)* in drei Bauserien (Varianten) in Lizenz gebaut und mit leistungsstärkeren Triebwerken ausgestattet. In Österreich-Ungarn blieb der *D-III (Oef)* eines der wichtigsten Jagdflugzeuge des Ersten Weltkrieges.



Albatros D-III

Albatros D-V

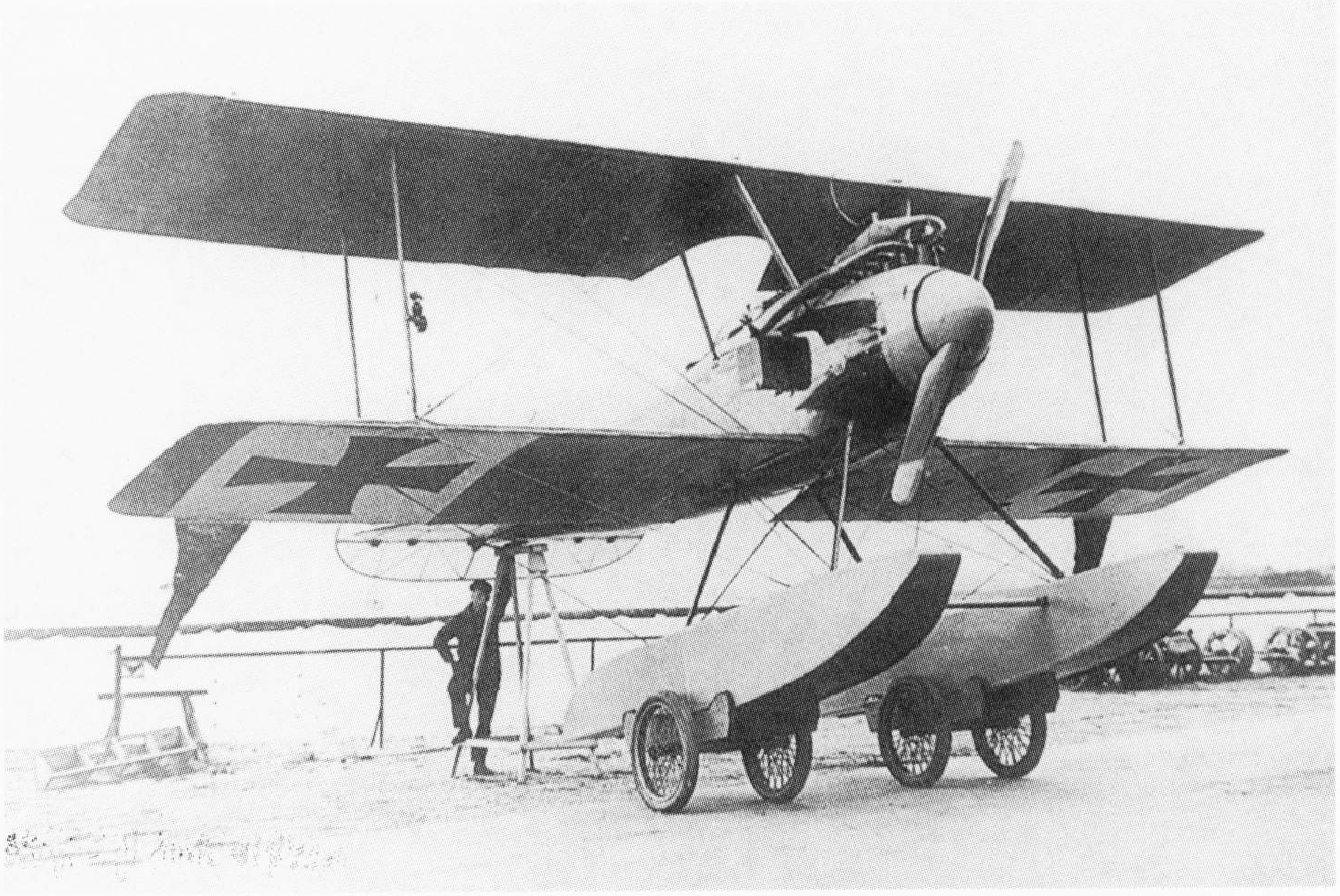
Der *Albatros D-V* kam Mitte 1917, kurz vor dem Ausscheiden des *Albatros D-II* als Jagdflugzeug der ersten Linie, an die Front. Der *D-V*, eine Weiterentwicklung des *Albatros D-III,* mit dem er viele Bauteile gemein hatte, besaß einen etwas stärkeren Motor als sein Vorgänger. Dieser Vorteil wurde aber durch sein größeres Gewicht beinahe wieder egalisiert. Wie der *D-III* kam auch der *D-V* in großen Stückzahlen zum Einsatz, was einen Gutteil seines Erfolges ausmachte, denn eine innovative Weiterentwicklung war dieser letzte in großen Stückzahlen gebaute *Albatros*-Jagdeinsitzer nicht. Trotzdem blieb der *D-V* bis Kriegsende im Einsatz und war natürlich leistungsmäßig dem älteren *Albatros D-II* überlegen.



Albatros D-Va der Jasta 5

Albatros W.4

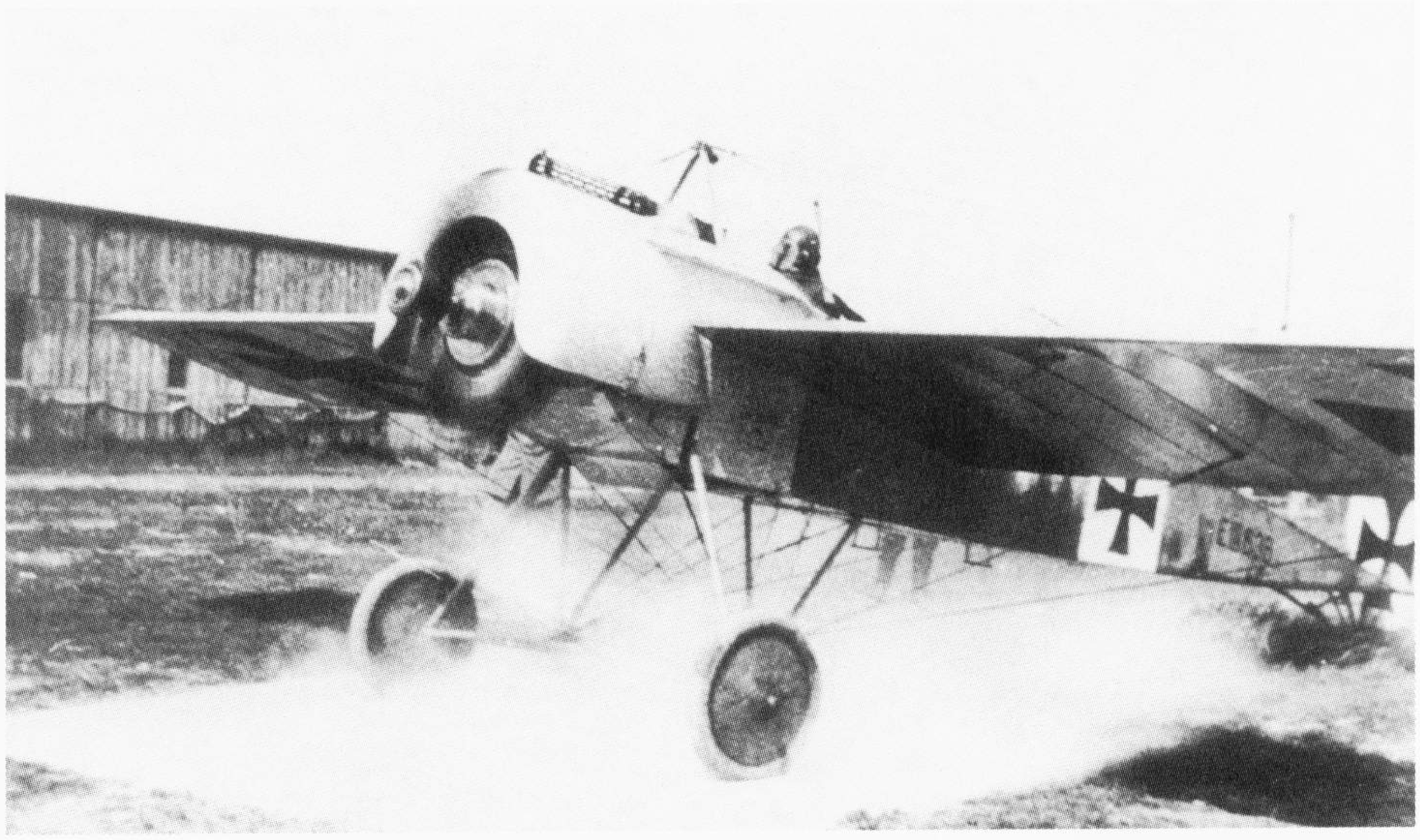
Zur Abwehr von Angriffen auf die deutschen Marinestützpunkte wurde im Sommer 1916 das Marinejagdflugzeug *Albatros W.4* in 118 Exemplaren gebaut. Dabei wurden Komponenten des *Albatros D-I* bzw. *D-II* verwendet. Der *W.4*-Jagdeinsitzer war als Zwischenlösung bis zum Erscheinen der zweisitzigen *Hansa-Brandenburg W.12* gedacht. Aufgrund seiner beiden Schwimmer war der *W.4* nicht so schnell und wendig wie der *Albatros D-II,* zeigte aber in seinem Aufgabenbereich sehr gute Leistungen.



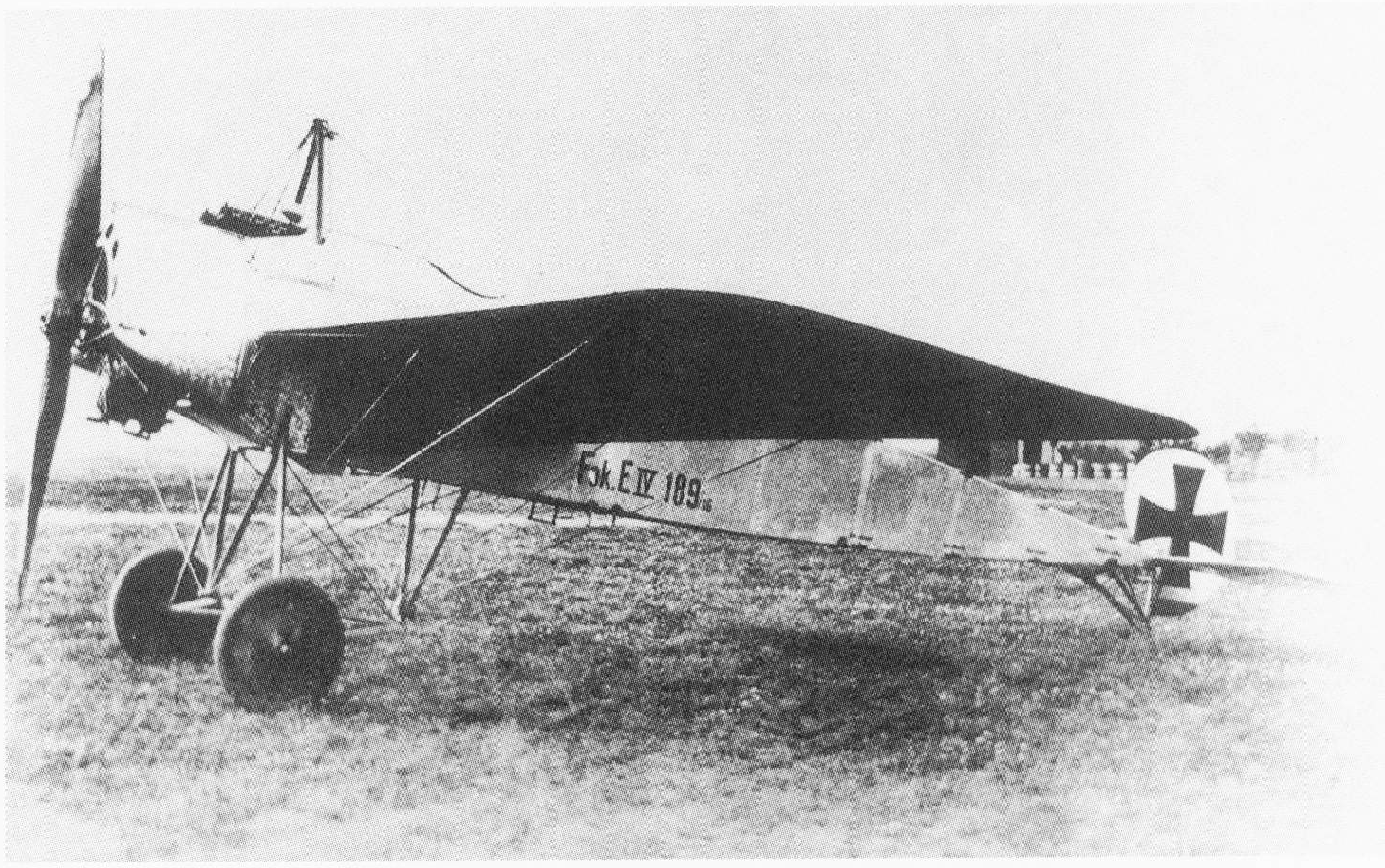
Albatros W.4

Fokker E-III, E-IV

Als der *Albatros D-II* im September an die Front kam, standen noch einige der letzten *Fokker* Eindecker-Typen (*E-III, E-IV*) im Einsatz, obwohl ihre technischen Leistungen nicht mehr den Anforderungen der Front entsprachen. Die große Zeit ihrer Erfolge war durch die neuen Jagdflugzeuge der *Entente* (z.B. *Nieuport Ni.11 Bébé* und *De Havilland D.H.2*) bereits beendet. Die letzten *Fokker E*-Typen wurden Ende 1916 ganz aus dem Fronteinsatz zurückgezogen und nur mehr für Sekundäraufgaben verwendet.



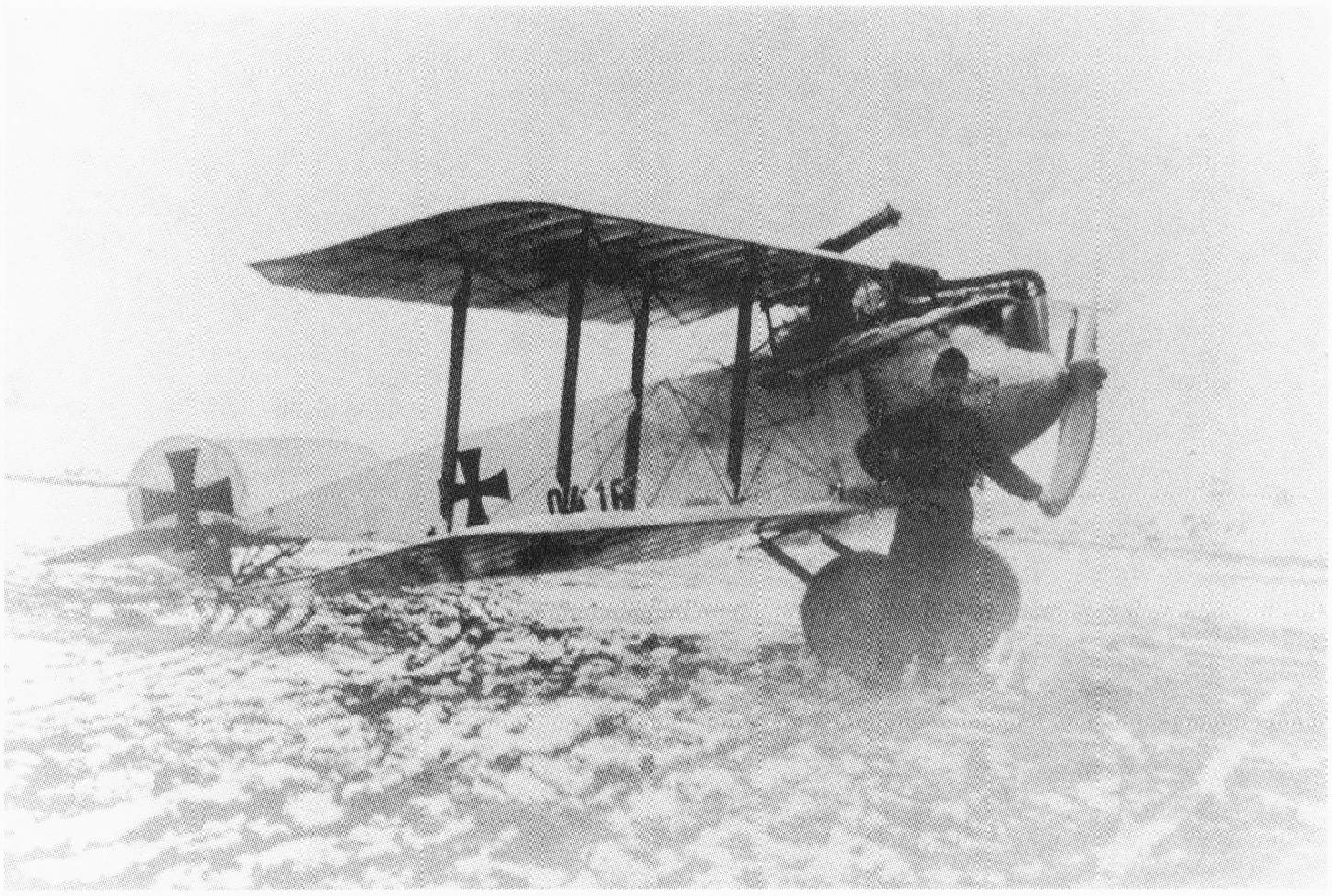
Fokker E-III. **Foto: Peter P. K. Herrendorf**



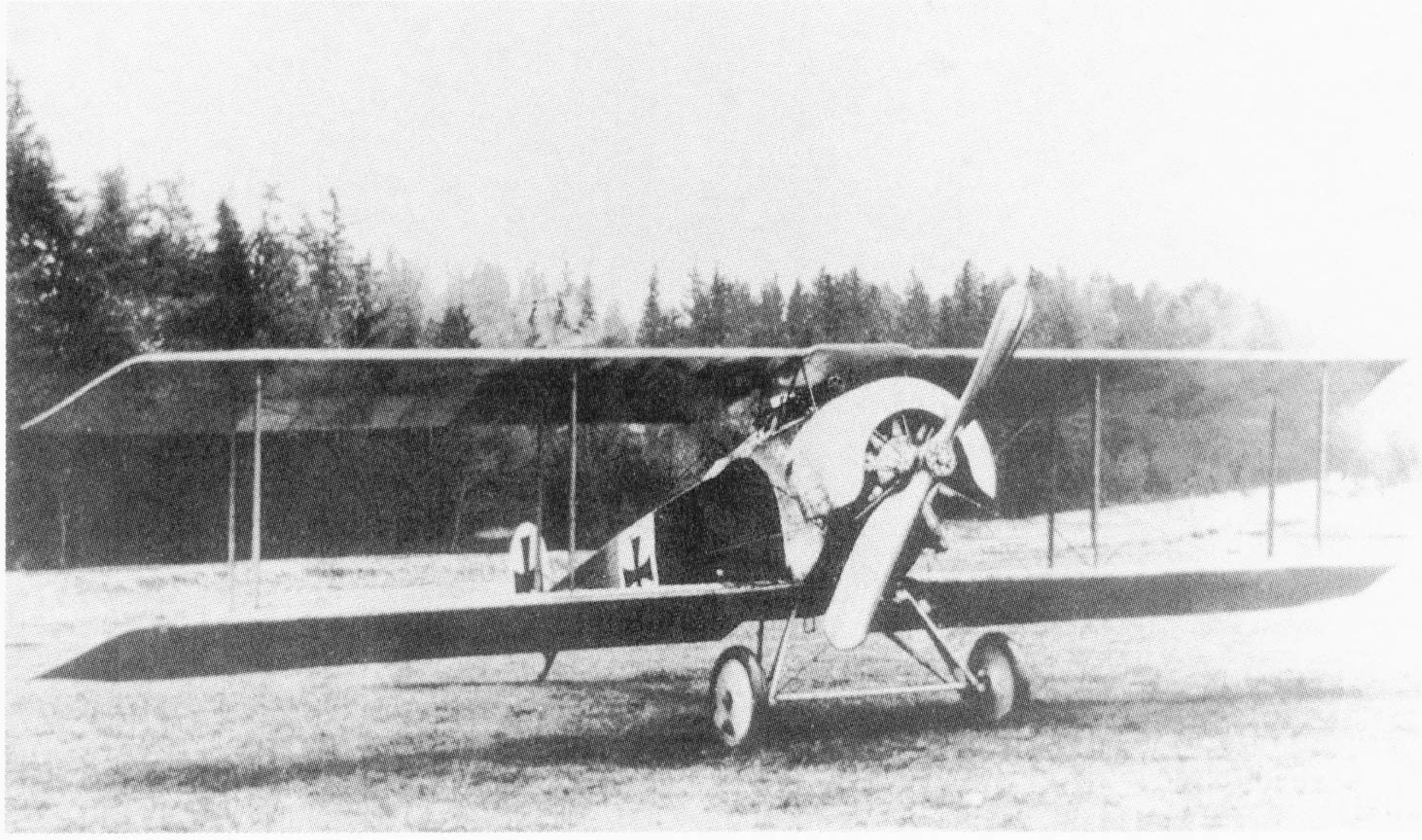
Fokker E-IV

Fokker D-I, D-II, D-III, D-IV, D-V

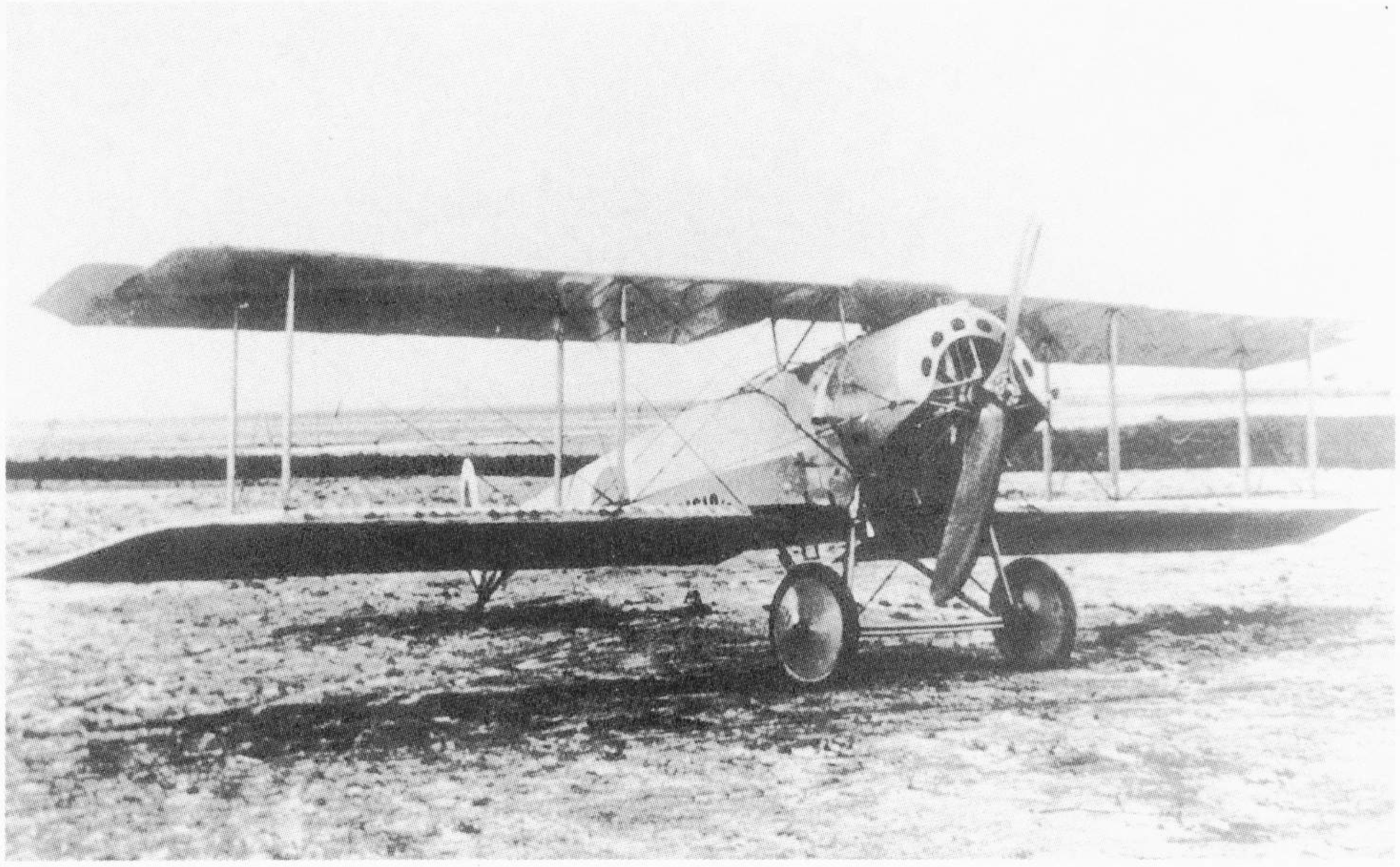
Die ersten fünf *Fokker D*-Typen versuchten, den Erfolg der *Fokker*-Eindecker fortzusetzen und die *Fokker D-I, D-II, D-III* und *D-IV* kamen alle etwa zur selben Zeit wie der *Albatros D-II* an die Front. Die *Fokker D-V* folgte im Dezember 1916 und war von diesen fünf Typen noch am ehesten erfolgreich. Mit verschiedenen Reihen- und Rotationsmotoren ausgerüstet, zeigten sich jedoch alle diese *Fokker*-Jagdeinsitzer den neuesten Jagdflugzeugen der *Entente* unterlegen. So wurden nur begrenzte Stückzahlen von jeder dieser Maschinen gebaut und sie bald an Heimatschutzverbände oder Schulungseinheiten abgegeben.



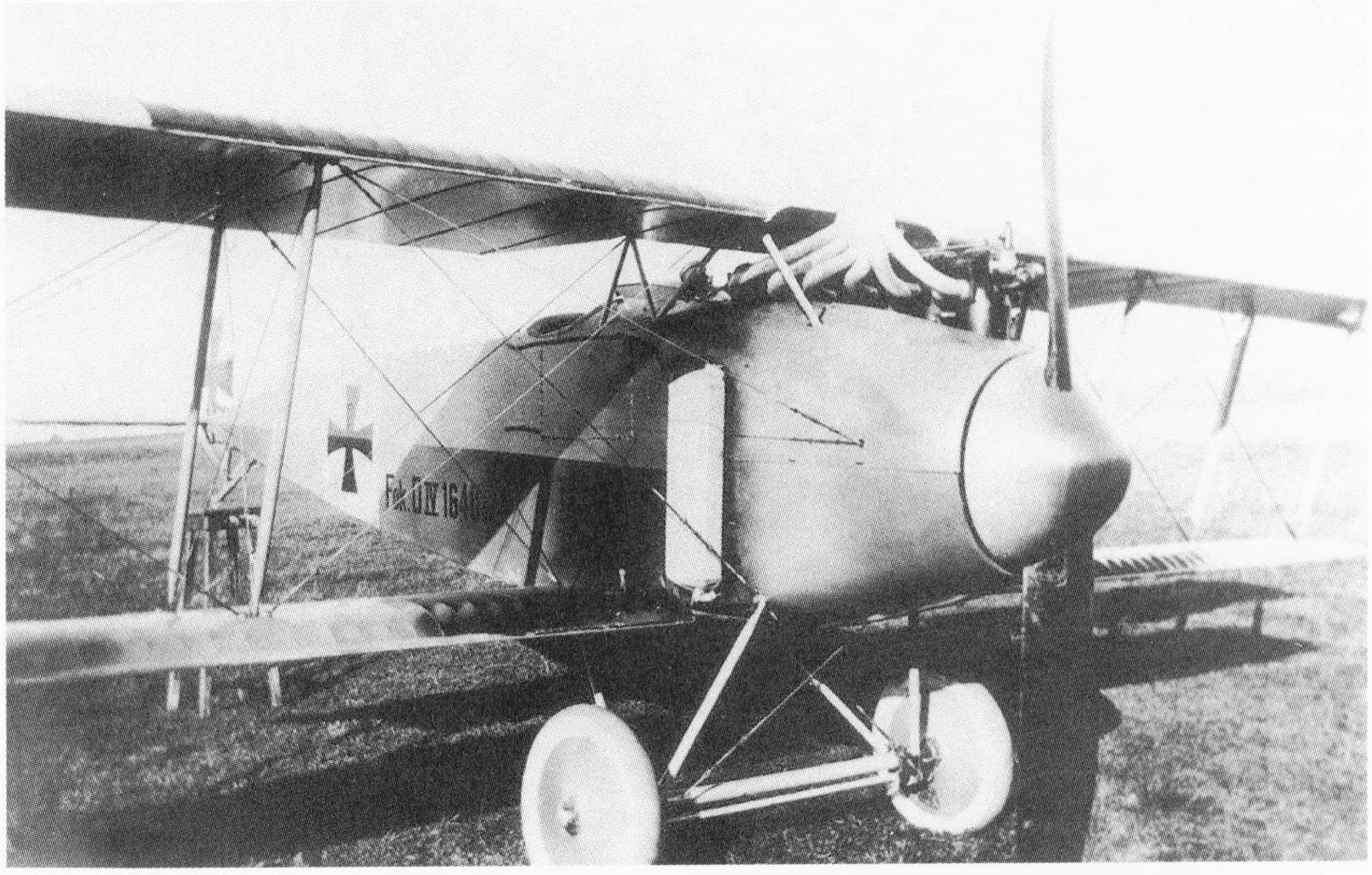
Fokker D-I. Foto: Wernfried Haberfellner



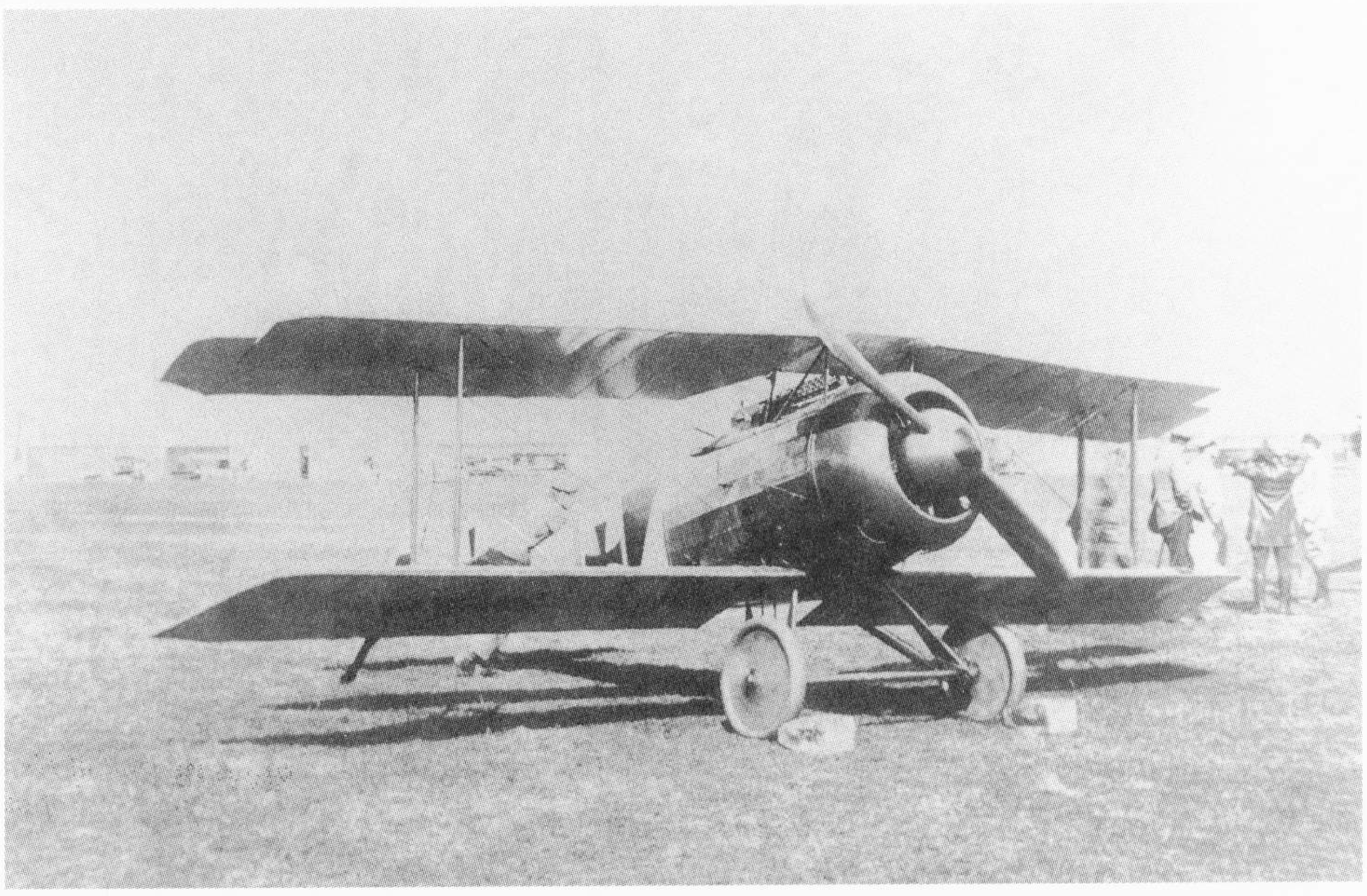
Fokker D-II



Fokker D-III, in Holland interniert.



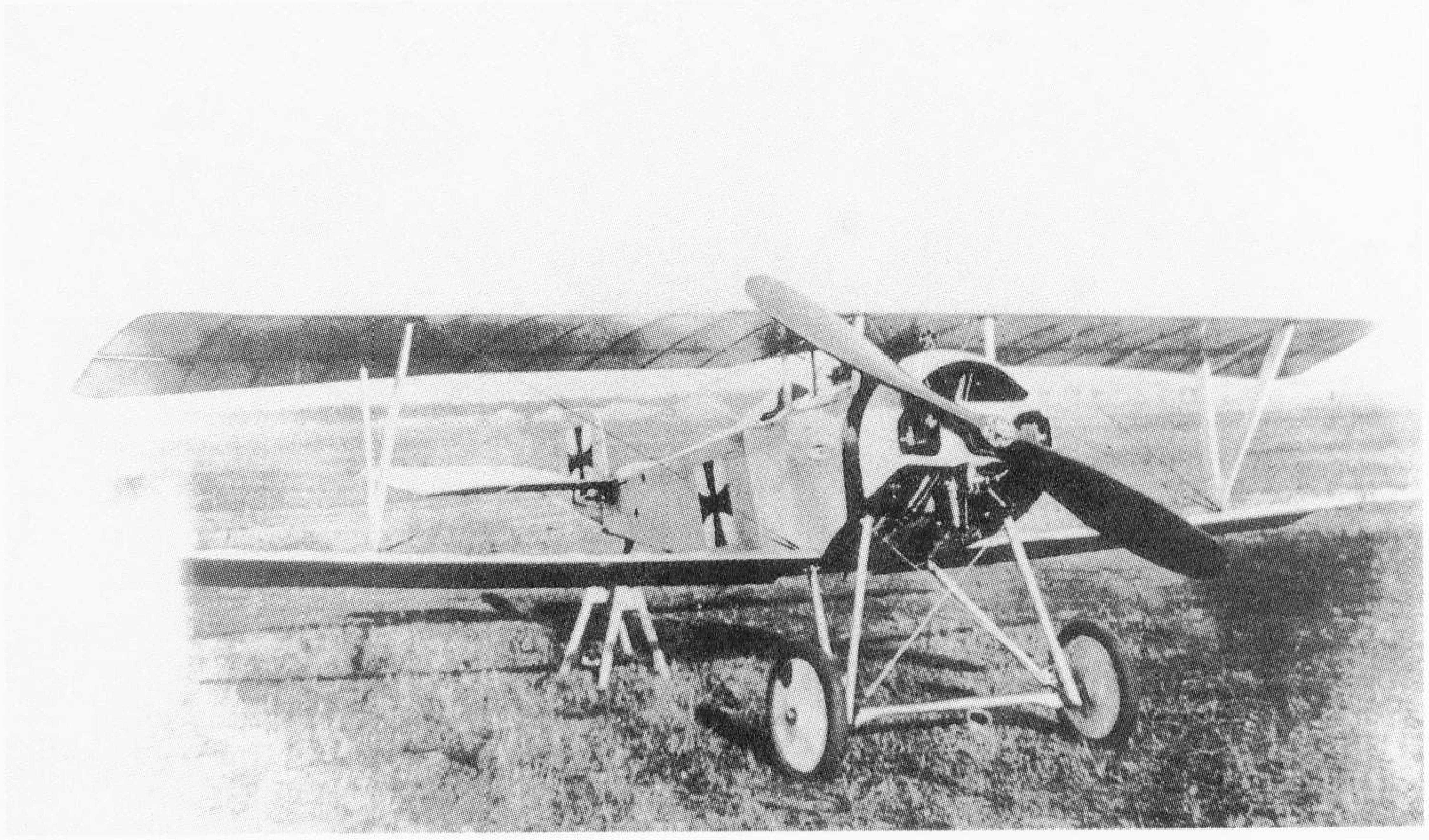
Fokker D-IV Prototyp



Fokker D-V

Siemens-Schuckert SSW D-I

Im verzweifelten Versuch der deutschen Führung, die Luftüberlegenheit im Jahre 1916 wieder zurückzugewinnen zeigte es sich, daß es im ersten Halbjahr kein deutscher Jagdflugzeugtyp mit den modernen *Nieuport Ni.11 „Bébé“* aufnehmen konnte. Einige hoffnungsvolle Projekte waren zwar schon in Entwicklung, doch man brauchte ein möglichst gleichwertiges Flugzeug sofort. So wurde bei den *Siemens-Schuckert*-Werken in Berlin mit dem Bau einer Kopie der *Nieuport Ni.11* begonnen. Dieses Flugzeug kam ab November 1916 an die Front und flog dort bis Juli 1917. Es wurden nur etwa die Hälfte der zuvor bestellten *SSW D-I* gebaut, da dieser Jäger ab 1917, ebenso wie sein Vorbild, die *Ni.11 „Bébé“* bereits von fortschrittlicheren Typen, wie dem *Albatros D-II* überholt wurde.



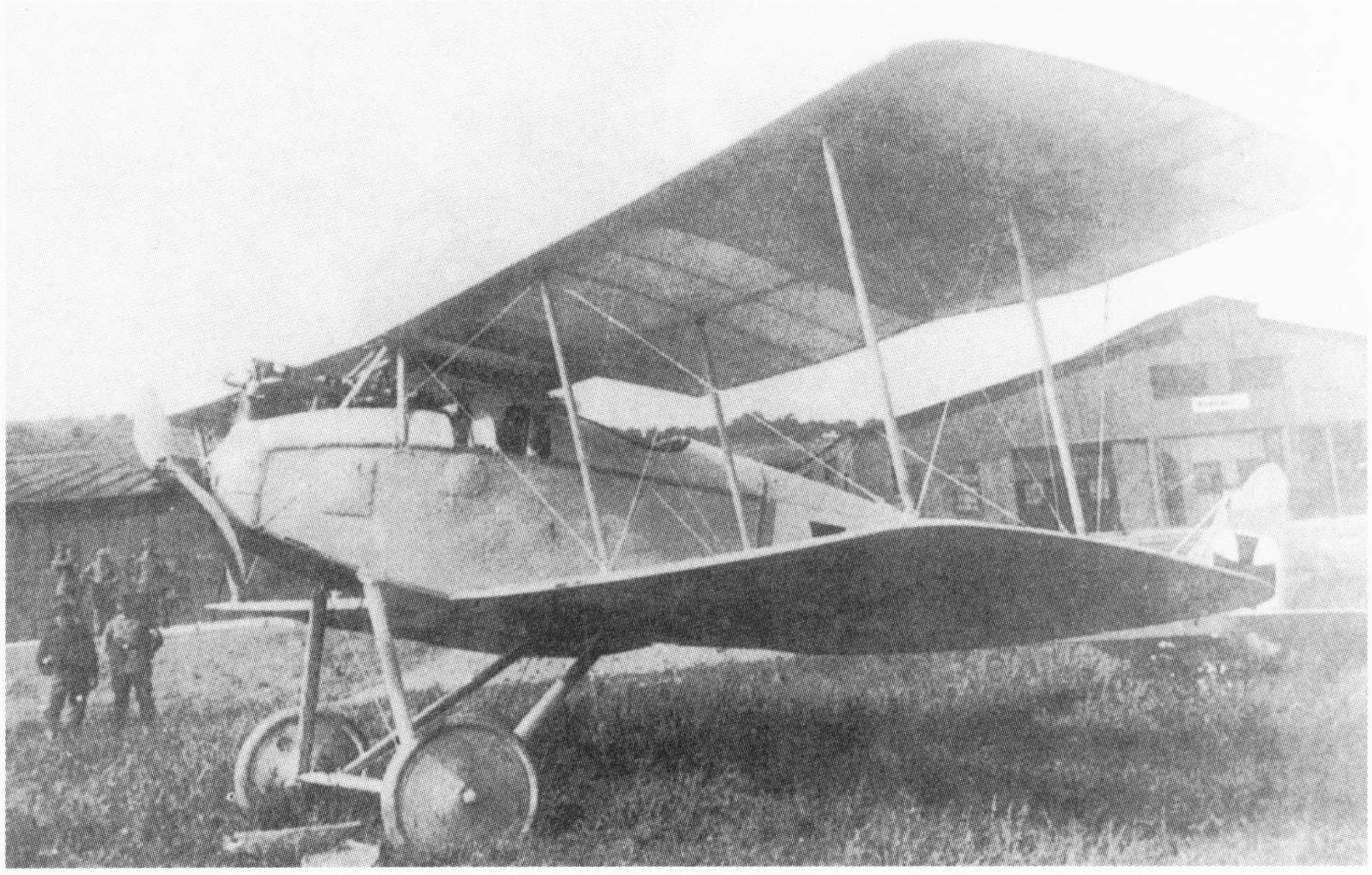
Siemens-Schuckert SSW D-I

Euler D-I

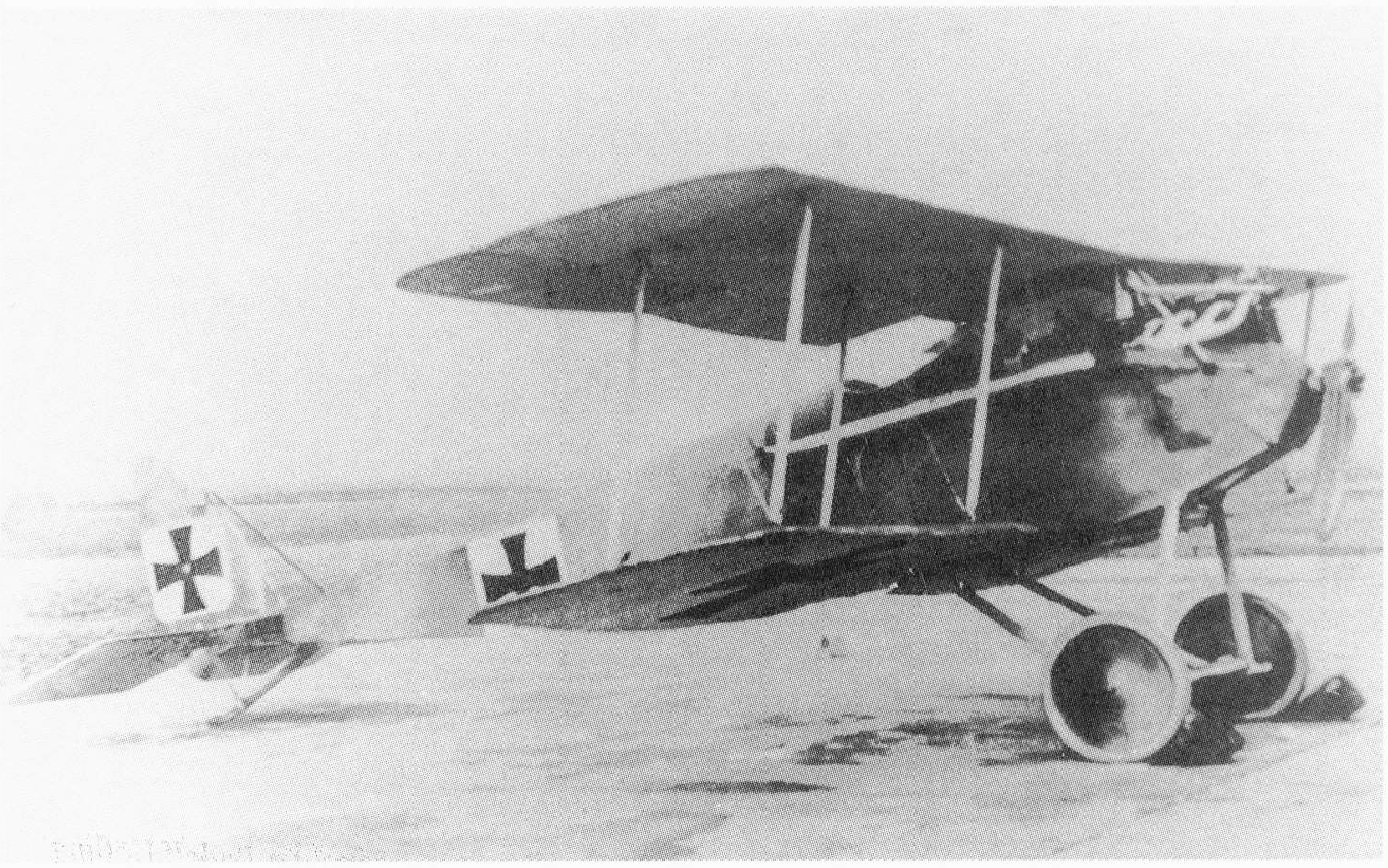
Aus demselben Grund, aus welchem die *Siemens-Schuckert SSW D-I* gebaut wurde, erhielten auch die *Euler*-Werke in Frankfurt am Main einen Auftrag zur Herstellung einer Kopie der *Nieuport Ni.11 „Bébé“*. So flog Ende 1916 erstmals der Prototyp der *Euler D-I.* Als dann im Frühjahr 1917 die ersten *D-I* geliefert wurden, war dieser Typ schon von den *Albatros D*-Jagdeinsitzern überholt und wurde – in nur geringen Stückzahlen geliefert – an Schulungseinheiten abgegeben.

Halberstadt D-II, D-III, D-V

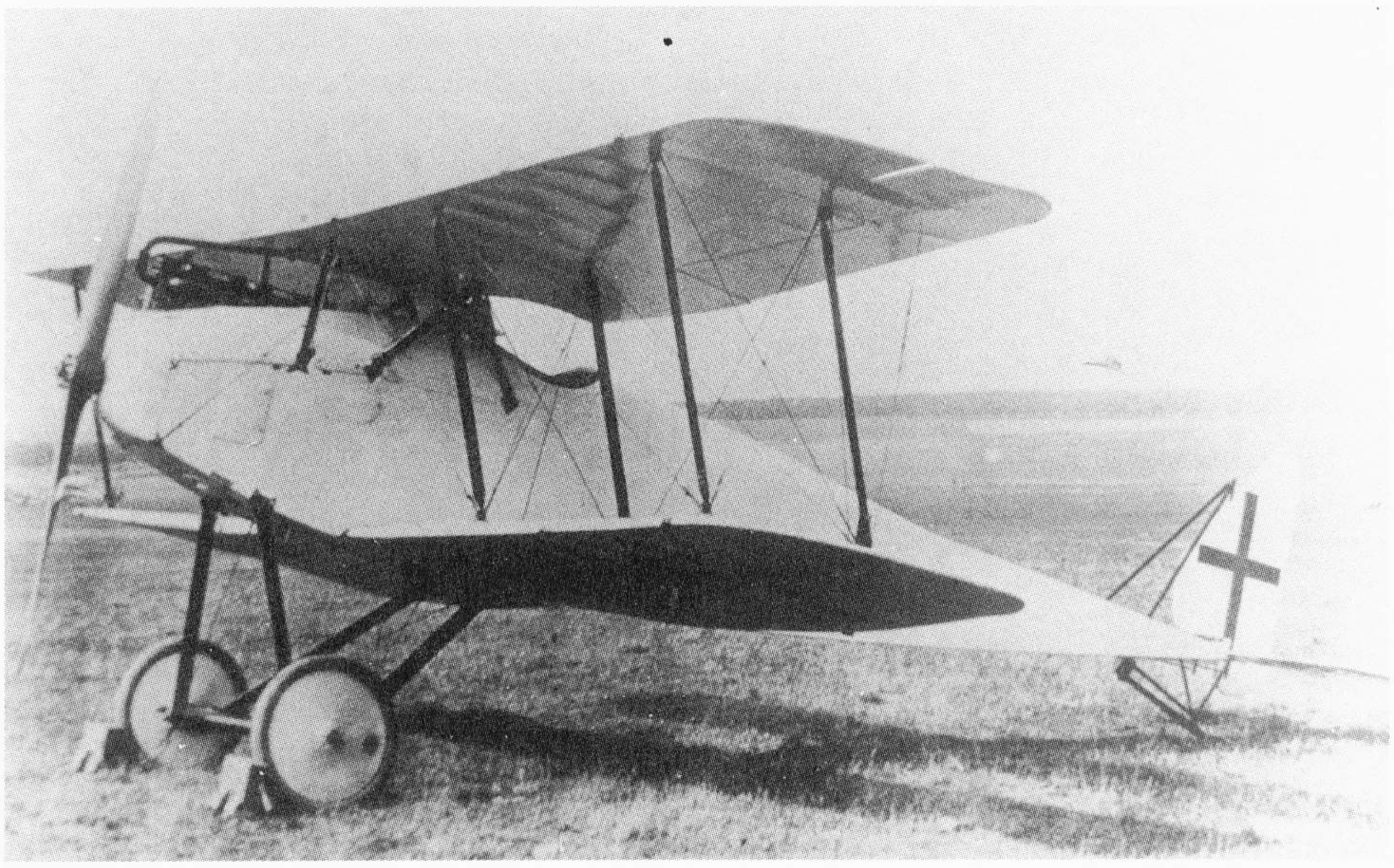
Nachdem die *Fokker*-Eindecker ihre Überlegenheit eingebüßt hatten, sah man in Deutschland im Doppeldecker das zukünftige Jagdflugzeug. So kamen im Herbst 1916 die *Halberstadt D-II* und *D-III* an die Front. Ende 1916 folgte dann noch die *Halberstadt D-V*. Von der *Halberstadt D-IV* wurden nur wenige Maschinen gebaut, welche in die Türkei kamen. Die anderen drei *Halberstadt D-Typen* standen gemeinsam in geringen Stückzahlen bis Mitte 1917 im Fronteinsatz, vereinzelt sogar bis Kriegsende. Auch die *Halberstadt*-Jagdeinsitzer waren nicht der erhoffte „große Wurf", mit dem man die Luftüberlegenheit der *Entente* wieder beenden konnte, doch sie erfüllten erfolgreich ihre Aufgaben. Die *Halberstadt* waren den ersten *Fokker D*-Typen leistungsmäßig leicht überlegen und waren offenbar beim Gegner mehr geachtet, als bei den eigenen Flugzeugführern, die dem filigranen Aussehen dieser Flugzeuge mißtrauten. Doch die *Halberstadt D-II, D-III* und *D-V* waren stabiler, als sie aussahen, denn es zeigte sich, daß sie steile Sturzflüge und enge Kurven besser aushielten, als manche anderen Typen der deutschen Fliegertruppe.



Halberstadt D-II



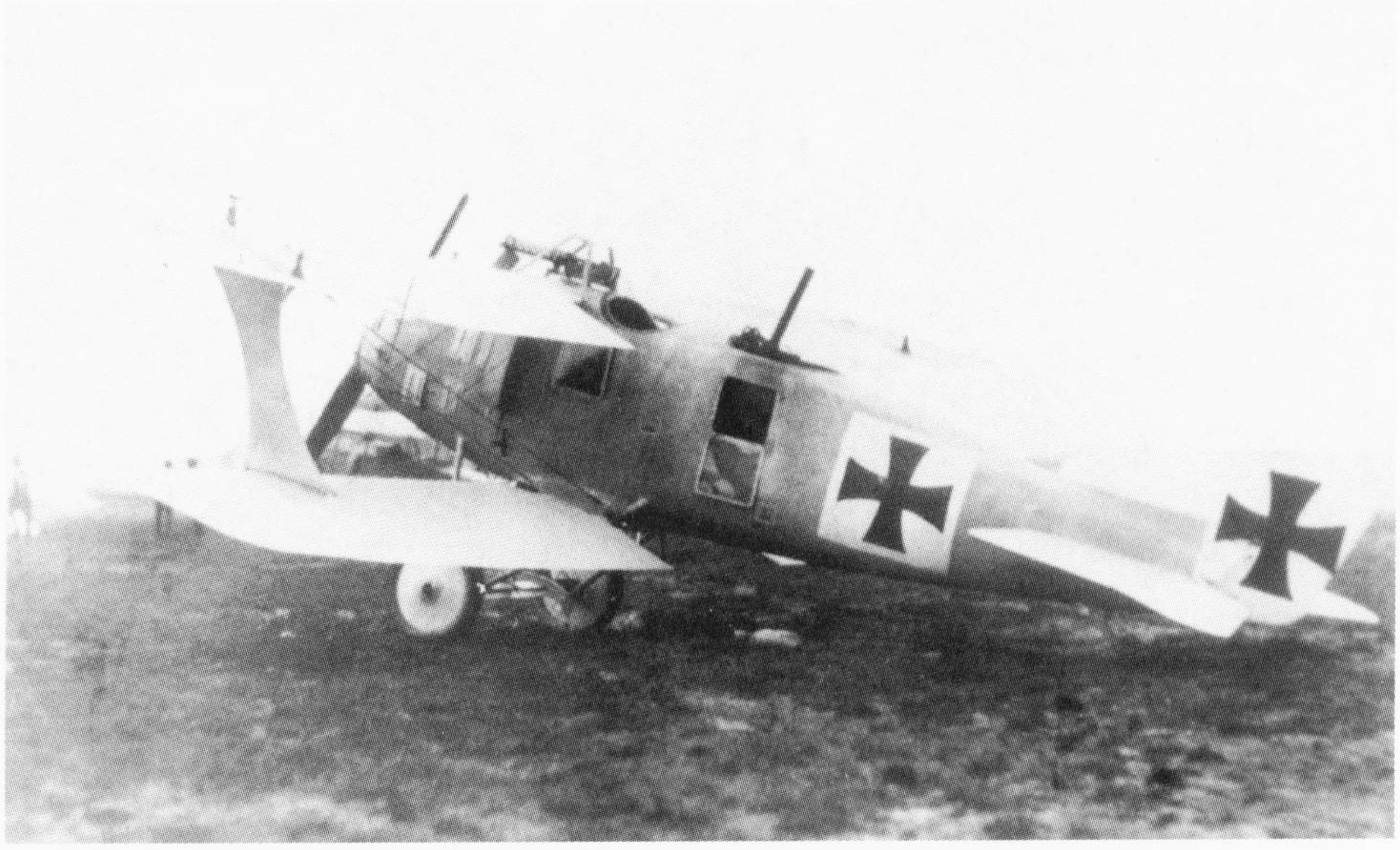
Halberstadt D-III



Halberstadt D-V

Luftfahrzeug Gesellschaft (Roland) L.F.G. C-II

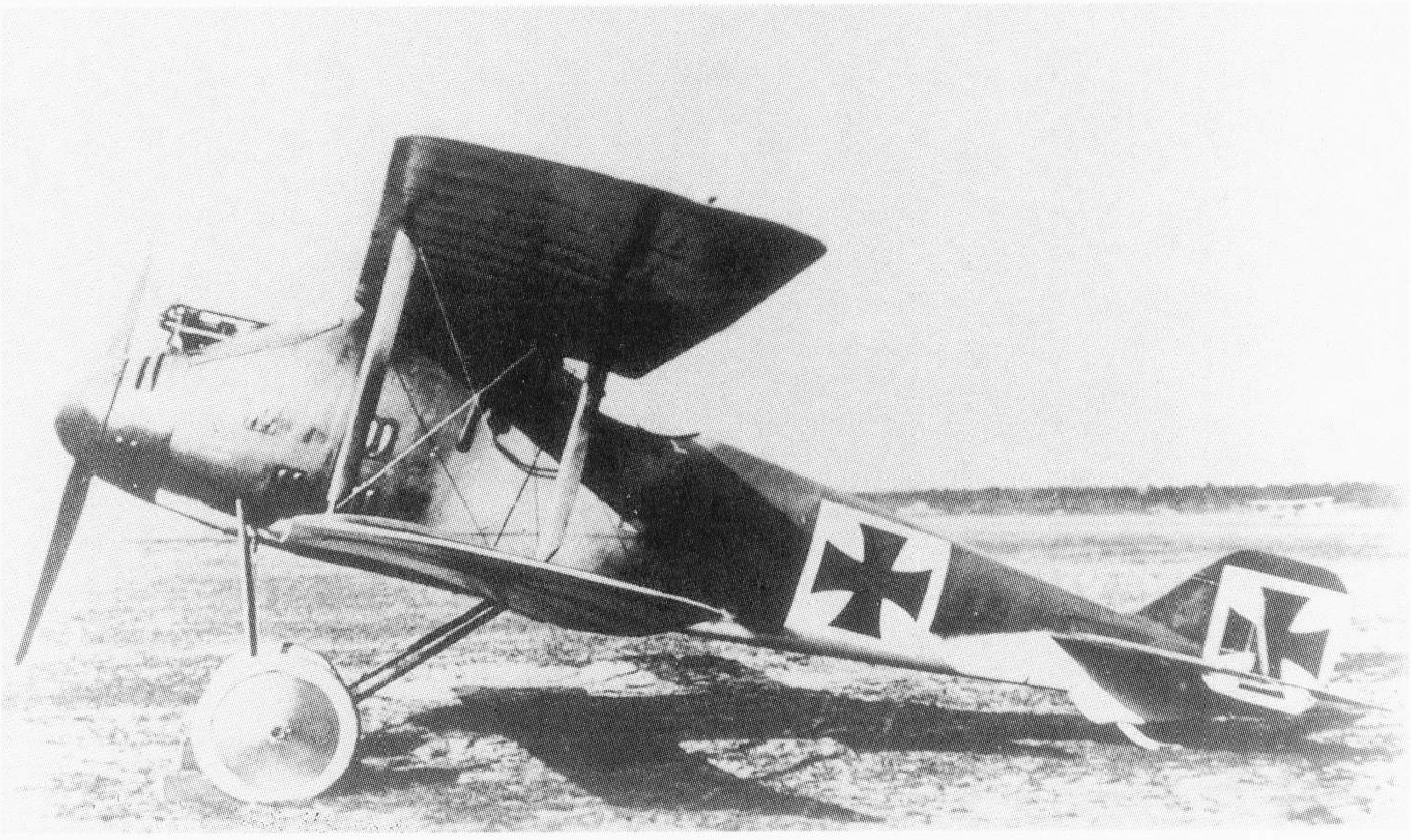
Als Aufklärer und zweisitziges Jagdflugzeug wurde der *L.F.G. Roland C-II* ab dem März 1916 ausgeliefert. Aufgrund seiner strömungsgünstigen Form, welche ihm den Spitznamen „Walfisch" eintrug und seines, für ein *C*-Flugzeug geringen Gewichtes erreichte der *C-II* ungefähr die gleiche Geschwindigkeit wie die *Nieuport Ni.17* und die *Sopwith Pup*. Er war somit nur etwas langsamer als der *Albatros D-II*. Nachteilig wirkte sich im Luftkampf aber seine geringere Wendigkeit aus, auch war seine Steigleistung mäßig. Gegen Ende seiner Einsatzzeit auch als Nachtbomber eingesetzt, wurde der *L.F.G. Roland C-II* ab der ersten Hälfte des Jahres 1917 von der Front abgezogen und an Trainingseinheiten weitergegeben.



L.F.G. Roland C-II

Luftfahrzeug Gesellschaft (Roland) L.F.G. D-II

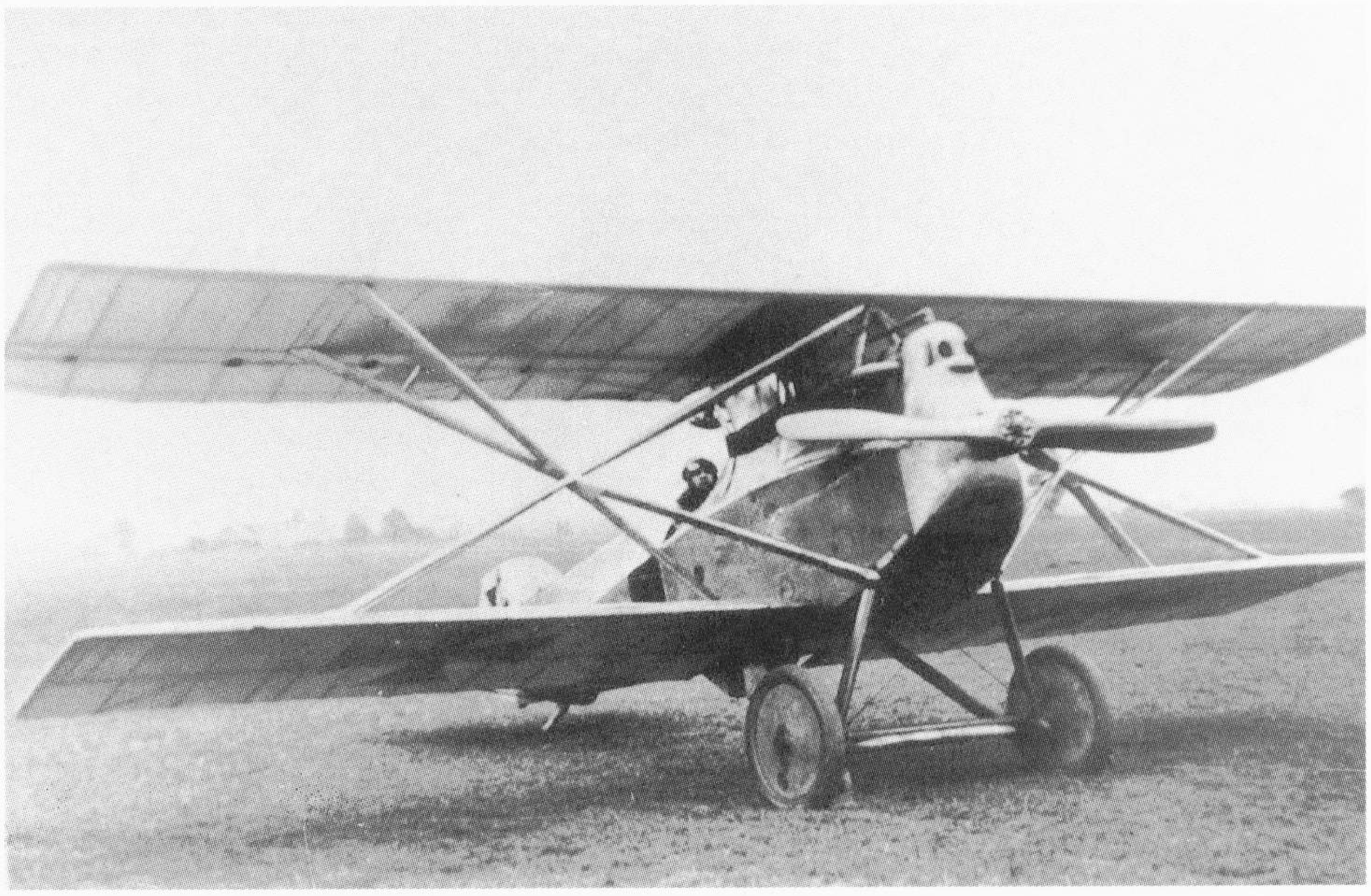
Leistungsmäßig in allen Bereichen den *Albatros D*-Flugzeugen unterlegen, kam Anfang des Jahres 1917 der *Roland D-II* an die Front. Er stammte vom Zweisitzer *L.F.G. Roland C-II* ab und erhielt wegen seines stromlinienförmigen Aussehens und in Anlehnung an den Namen seines „größeren Bruders" den Spitznamen „Haifisch". Der größte Nachteil des *L.F.G. Roland D-II* war die beschränkte Sicht des Flugzeugführers nach unten. Der *D-II* blieb bis Mitte 1917 in Frontverwendung und wurde dann als Fortgeschrittenen-Trainer verwendet.



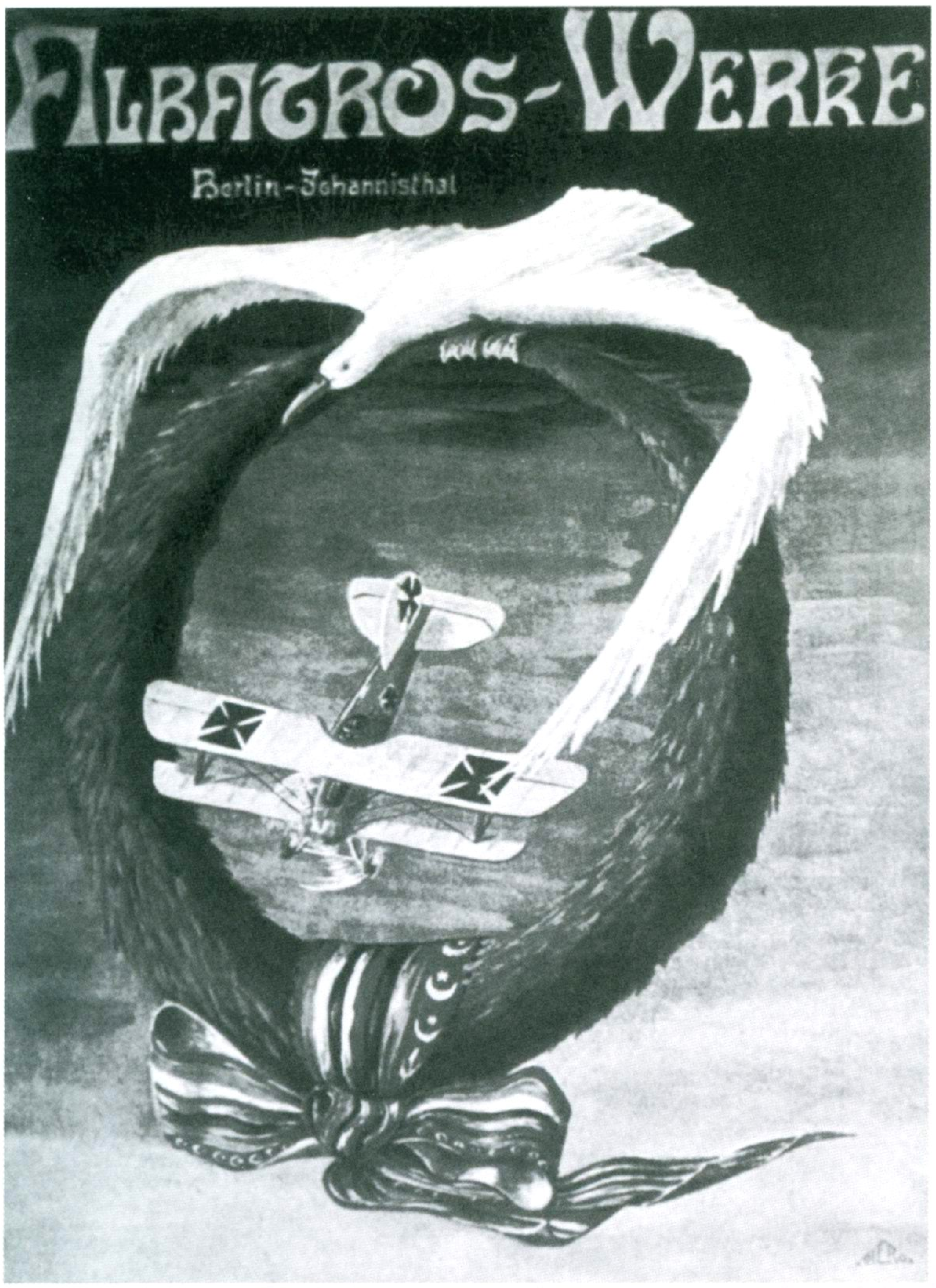
L.F.G. Roland D-II

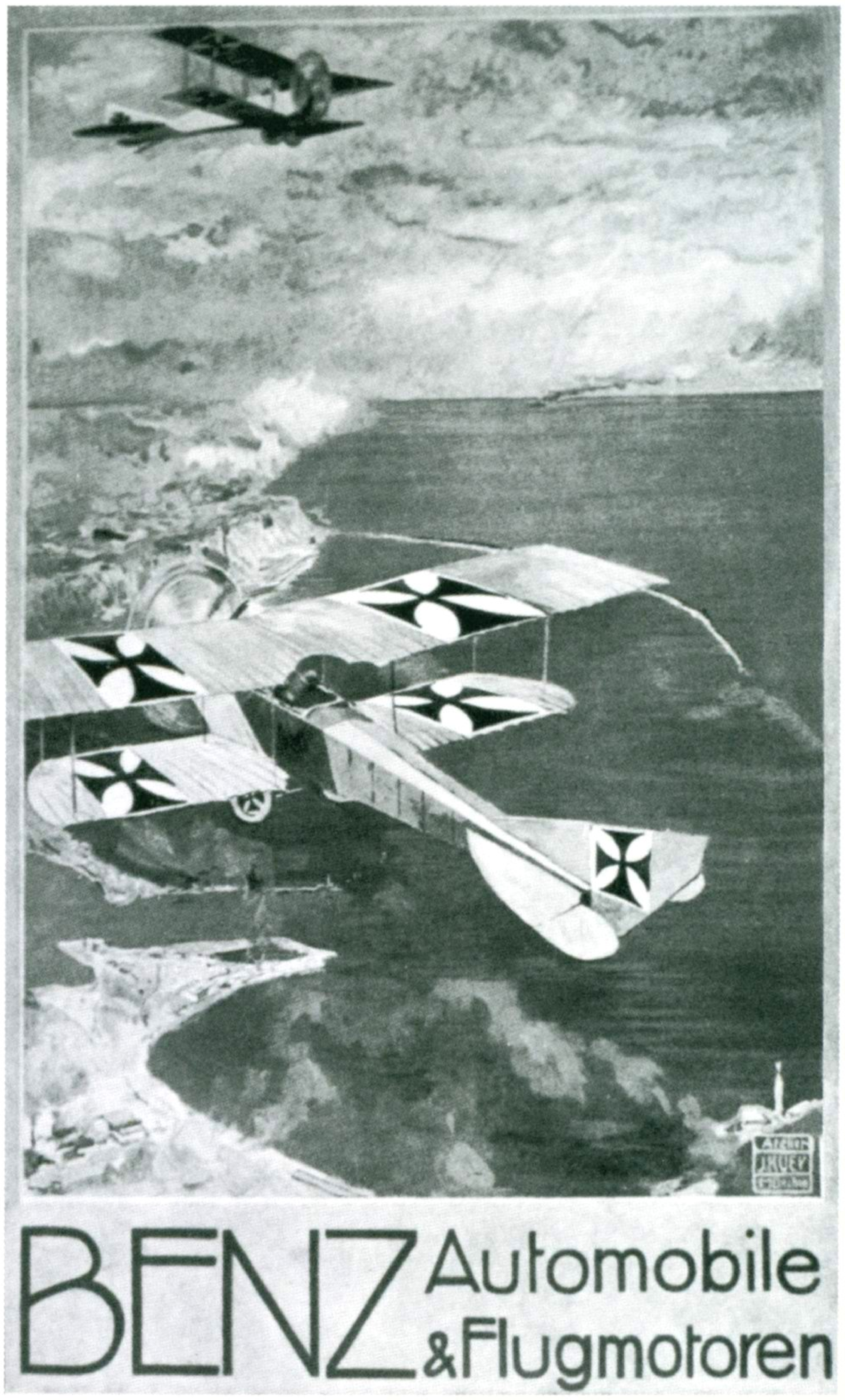
Hansa-Brandenburg D-I

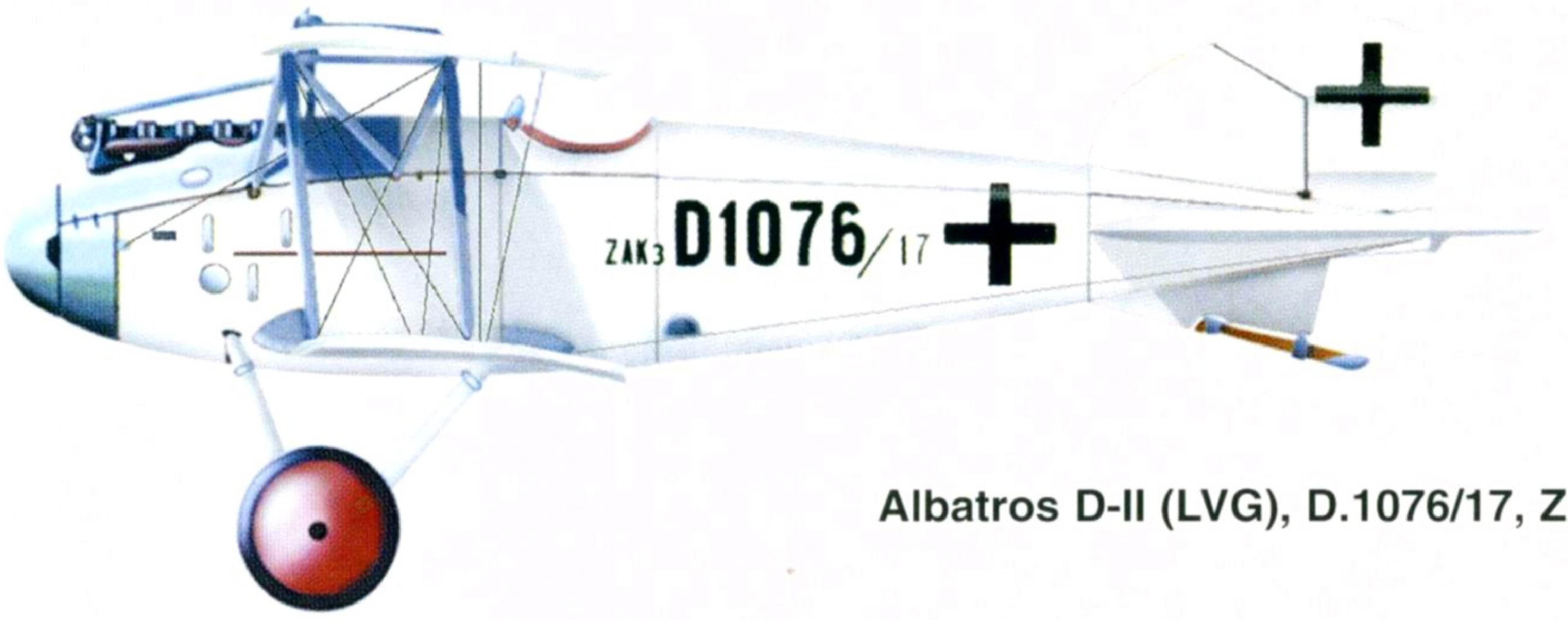
Der *Hansa-Brandenburg D-I* wurde von Ernst Heinkel Anfang 1916 konstruiert. Aufgrund seiner schlechten Sicht aus dem Cockpit und seinen mangelhaften Flugeigenschaften wurde er von den Feldpiloten der *k.u.k. Luftfahrtruppen* nicht sehr geschätzt. Seine Bewaffnung bestand aus einem Schwarzlose-Maschinengewehr, das auf dem Oberflügel montiert, bei einer Ladehemmung für den Piloten im Fluge nicht erreichbar war. Während der *D-I* von der deutschen Fliegertruppe nicht übernommen wurde, kam es aufgrund fehlender Konkurrenz im Herbst 1916 zum Lizenzbau dieses Typs für die *k.u.k. Luftfahrtruppen.* Während seiner Produktion wurde versucht, mit kleinen Änderungen die Nachteile dieses Flugzeuges auszugleichen. Aufgrund seiner großen, dem *Albatros D-II (Oef)* vergleichbaren Geschwindigkeit und seiner überlegenen Steigleistung wurde der *Hansa-Brandenburg D-I, „KD"* oder auch „Sternstreber" genannt, bis Mitte des Jahres 1917 zum wichtigsten Jagdflugzeug der Donaumonarchie.



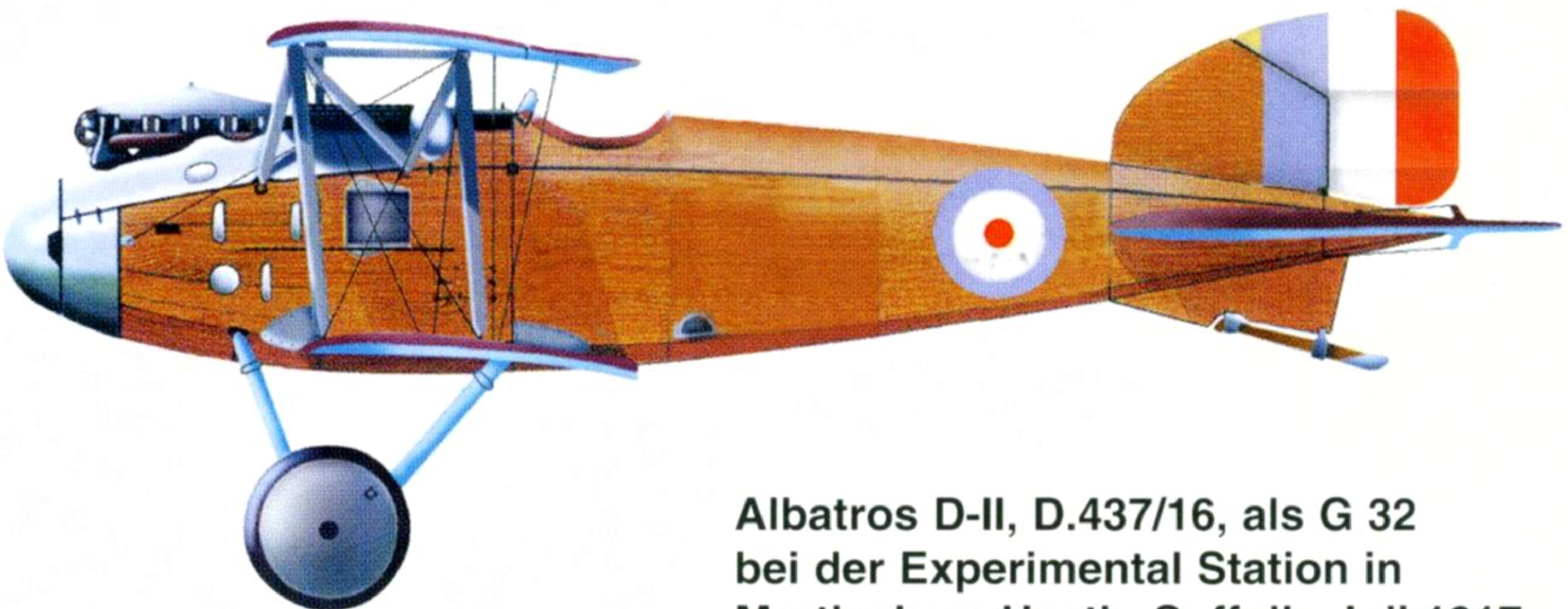
Hansa-Brandenburg D-I, auch „KD" oder „Sternstreber" genannt.
Foto: Wernfried Haberfellner


Albatros-Werke
Berlin-Johannisthal


BENZ Automobile
&Flugmotoren


ZAK3 D1076/17

Albatros D-II (LVG), D.1076/17, ZAK 3



**Albatros D-II, D.437/16, als G 32
bei der Experimental Station in
Martlesham Heath, Suffolk, Juli 1917**